



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI UDINE

CORSO DI DOTTORATO DI RICERCA

IN DIRITTO ED ECONOMIA DEI SISTEMI PRODUTTIVI, DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

CICLO XXIV

TESI DI DOTTORATO DI RICERCA

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE DALLE REGOLE DELL'AJA-VISBY A QUELLE DI ROTTERDAM

RELATORE

Prof. Alfredo Dani

DOTTORANDO

Dott.ssa Katia Crosilla

ANNO ACCADEMICO

2011/2012

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE DALLE REGOLE DELL'AJA-VISBY A QUELLE DI ROTTERDAM

INDICE

INTRODUZIONE	1
CAPITOLO 1 IL VETTORE MARITTIMO	4
1.1 Individuazione del vettore.	4
1.2 Il problema delle indicazioni nella polizza di carico.	9
1.3 L'art. 37 delle Regole di Rotterdam.	15
1.4 <i>Contracting carrier, actual carrier e performing party.</i>	19
CAPITOLO 2 LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE NEL TRASPORTO MARITTIMO DI COSE	24
2.1 Le fonti nel diritto internazionale. Evoluzione della normativa.	24
2.2 Le obbligazioni del vettore.	28
2.2.1 <i>Il management of the cargo.</i>	31
2.2.2 <i>Il management of the ship.</i>	35
2.3 Responsabilità del vettore e onere della prova.	42
2.4 Il regime della responsabilità per le merci caricate sopra coperta.	50
2.5 Il regime della responsabilità relativo al trasporto anteriore o successivo al trasporto marittimo.	53
CAPITOLO 3 GLI EVENTI ESONERATIVI DELLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE	56
3.1 L'eliminazione della colpa nautica.	57
3.2 L'incendio.	60
3.3 Gli ulteriori eventi esonerativi e la relativa prova specifica.	67
3.4 I pericoli di mare e gli ulteriori eventi riconducibili a rischi eccezionali della spedizione marittima.	70
3.5 <i>La deviation</i> e le determinazioni introdotte dalle Regole di Rotterdam.	73
3.6 Comportamenti colpevoli e inadempimento del caricatore.	77
3.7 I danni derivanti da causa ignota.	85
3.8 Il concorso di eventi.	87

CAPITOLO 4	<i>RIGHTS OF THE CONTROLLING PARTY</i>	90
4.1	La definizione di <i>right of control</i> .	90
4.2	I criteri di individuazione della <i>controlling party</i> e il trasferimento della sua posizione.	94
4.3	Le limitazioni al <i>right of control</i> .	96
4.4	Le obbligazioni derivanti dal <i>right of control</i> e i soggetti gravati dalle stesse.	98
4.5	La responsabilità della <i>controlling party</i> .	103
CAPITOLO 5	GLI ULTERIORI PROFILI DI NOVITÀ INTRODOTTI DALLE REGOLE DI ROTTERDAM	105
5.1	L'ambito di applicazione.	106
5.2	L'inderogabilità della disciplina uniforme.	110
5.3	Gli ausiliari del vettore.	114
5.4	I documenti di trasporto e i titoli elettronici.	116
5.5	La consegna.	119
5.6	I limiti della responsabilità del vettore.	122
5.7	Giurisdizione e arbitrato.	124
CAPITOLO 6	CONCLUSIONI	130
BIBLIOGRAFIA		137

INTRODUZIONE

L'Assemblea Generale delle Nazioni Unite ha adottato, in data 11 dicembre 2008, una nuova convenzione, denominata *United Nations Convention on international carriage of goods wholly or partly by sea*, aperta alla firma a Rotterdam il 23 settembre 2009 e, pertanto, definita dalle Nazioni Unite come *Rotterdam Rules*.

La nuova convenzione, che detta un regime giuridico moderno ed uniforme relativo al trasporto internazionale di merci *door-to-door*, si propone di superare e sostituire non solo la precedente Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924, modificata dai Protocolli del 1968 e del 1979 (Regole dell'Aja-Visby), ma anche la Convenzione delle Nazioni Unite sul trasporto di merci via mare del 31 marzo 1978 (Regole di Amburgo).

Le Regole di Rotterdam rispondono, infatti, ad un'esigenza di uniformità e di certezza del diritto in un momento storico in cui le relazioni internazionali sono all'ordine del giorno, cercando altresì di modernizzare una disciplina ormai obsoleta; invero, sono il risultato di un lungo lavoro preparatorio iniziato nel corso degli anni novanta dal *Comité Maritime International* e concretizzatosi nel progetto di una nuova convenzione sottoposto, alla fine del 2001, all'*United Nation Commission on International Trade Law* e, infine, affidato per la redazione definitiva al *Working Group on Transport Law*, appositamente creato dall'UNCITRAL a tale scopo.

Le Regole di Rotterdam, dunque, tengono conto degli enormi sviluppi economici e commerciali che sono intervenuti successivamente all'adozione delle convenzioni sopra citate come quelli relativi al trasporto containerizzato, alla dematerializzazione dei documenti di trasporto e alla loro conversione in formato

elettronico, nonché alla crescente necessità di un unico schema contrattuale per il trasporto *door-to-door*.

Mentre le precedenti convenzioni trovano applicazione esclusivamente dal momento in cui inizia la caricazione delle merci a bordo della nave fino allo scarico delle stesse, obbligando gli operatori a disciplinare le altre fasi del trasporto attraverso diverse tipologie contrattuali, le *Rotterdam Rules* ampliano, in primo luogo, l'ambito di operatività della convenzione stessa le cui disposizioni devono essere applicate dal momento in cui il vettore riceve la merce a quando la riconsegna, a prescindere dal luogo in cui queste operazioni avvengano e sempre che il trasporto ricomprenda una tratta marittima internazionale. Ai sensi del cap. 2, art. 5, infatti, le Regole di Rotterdam si applicano, in generale, ai trasporti internazionali in relazione ai quali il luogo di ricevimento e quello di consegna, il porto di imbarco o quello di sbarco si trova in uno Stato contraente, purché la tratta marittima sia internazionale.

Non solo, ma con le Regole di Rotterdam viene disciplinato, per la prima volta, l'utilizzo di documentazione elettronica in sostituzione di quella cartacea, prevedendo la loro applicabilità a prescindere dal tipo di documento di trasporto emesso dal vettore e, addirittura, a prescindere dal fatto che non sia stato emesso alcun documento.

Di massima importanza, soprattutto ai fini del presente lavoro, è poi la disciplina relativa al regime di responsabilità del vettore che, rispetto alle precedenti convenzioni, rimane basata sulla colpa, ma registra significative modifiche in relazione ai cosiddetti *excepted perils*, e al conseguente onere probatorio.

Tra le novità devono essere evidenziate le disposizioni relative al trasporto delle merci sopra coperta delle navi, quelle riguardanti gli obblighi e le responsabilità del caricatore, nonché la disciplina del *right of control*, ovvero del diritto del caricatore di dare istruzioni al vettore nel corso dell'esecuzione del trasporto.

Poiché la responsabilità del vettore costituisce uno dei temi di maggiore importanza tra quelli riferiti al contratto di trasporto, la presente trattazione si propone di esaminare le novità introdotte dalle Regole di Rotterdam e, in particolare, di analizzare i profili di responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di cose non solo alla luce delle nuove disposizioni, peraltro non ancora in vigore, ma anche della precedente disciplina, contenuta nella Convenzione di Bruxelles del 1924 ed in quella di Amburgo del 1978.

CAPITOLO 1

IL VETTORE MARITTIMO

1.1 Individuazione del vettore.

L'art. 1678 c.c. definisce il vettore come colui che si obbliga «*verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro*», a prescindere dalla modalità con la quale il trasporto viene effettuato.

Mentre nel codice civile il vettore viene esplicitamente identificato con il soggetto obbligato ad eseguire la prestazione tipica del contratto di trasporto, un'analogha definizione non si rinviene nel codice della navigazione.

L'esatta identificazione del vettore è di fondamentale importanza specialmente nei casi in cui sorge una responsabilità ed è, quindi, necessario individuare il soggetto passivo nei confronti del quale esercitare l'azione di responsabilità.

Originariamente la dottrina tradizionale propendeva per una concezione unitaria facendo coincidere la figura del soggetto responsabile per i danni subiti durante il trasporto con l'armatore, ovvero con l'imprenditore nautico; successivamente, con la tipizzazione del contratto di trasporto e grazie alla sempre maggiore importanza assunta dal contratto di noleggio, tale interpretazione è stata superata approdando alla separazione della figura del vettore da quella dell'armatore ⁽¹⁾, in particolar modo con riferimento al problema della responsabilità.

La prima e fondamentale convenzione internazionale intervenuta a disciplinare

⁽¹⁾ In tal senso A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. II, Milano 2008, 120.

uniformemente la materia del trasporto marittimo di merci è la *«International Convention for the unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (“Hague Rules”), and Protocol of Signature»*, firmata a Bruxelles il 25 agosto 1924.

L’art. 1 del testo normativo in questione prevede espressamente che *«carrier includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper»*, individuando chiaramente il soggetto responsabile del trasporto marittimo come colui che ha assunto contrattualmente l’obbligazione di trasportare determinati beni nei confronti del caricatore; in tal senso, non ha alcuna importanza il fatto che il trasporto venga effettuato dal vettore con mezzi propri o avvalendosi dell’opera e dei mezzi altrui poiché, ciò che rileva, è la stipulazione di un contratto di trasporto tra il proprietario o il noleggiatore della nave e la controparte, mediante l’assunzione del relativo obbligo di trasporto da parte del vettore.

Nella Convenzione di Bruxelles del 1924, tuttavia, manca sia una definizione precisa di quali siano gli obblighi tipici previsti dal contratto di trasporto, sia una specifica previsione che identifichi gli elementi costitutivi del contratto in questione.

Nondimeno, all’art. 2 del testo approvato emerge chiaramente l’indispensabile connessione che lega il riconoscimento della qualifica di vettore all’assunzione, in sede contrattuale, dell’obbligazione di trasportare ⁽²⁾; la Convenzione prevede infatti che *«[...] under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth»*.

⁽²⁾ Cfr. S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, Milano, 1987, 92.

Il vettore, quindi, sarebbe, nei confronti del caricatore, l'unico soggetto responsabile in relazione alla regolare esecuzione dell'operazione di trasporto delle merci.

La figura del vettore, soggetto responsabile dell'operazione di trasporto marittimo, deve comunque essere distinta da quella dell'armatore, ovvero dell'esercente l'impresa di navigazione che direttamente si occupa del trasferimento delle merci, oltre che da quella del proprietario della nave.

Le difficoltà relative alla individuazione del vettore marittimo sono emerse, in particolare, in sede di esame della disciplina riguardante la responsabilità per i danni subiti dalle merci nel corso del trasporto e della terminologia ivi utilizzata in quanto, in diverse norme, si fa riferimento non solo al *carrier* ma anche alla *ship* ⁽³⁾: la nave è stata

⁽³⁾ Ad esempio, l'art. 3, par. 8, della Convenzione dispone che «*Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connexion with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability*»; allo stesso modo, l'art. 4, par. 1, fa riferimento ad entrambi i soggetti: «*Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article 3 [...]*»; così anche per quanto riguarda il par. 2: «*Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from: [...]*», e il par. 5: «*Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connexion with goods in an amount exceeding 100 pounds sterling per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading. [...]*»; un ultimo riferimento si rinviene nell'art. 7 dove «*Nothing herein contained shall prevent a carrier or a*

inserita tra i soggetti responsabili dell'obbligazione di trasporto e, di conseguenza, è necessario analizzare brevemente come tale inserimento possa incidere sulla nozione di vettore marittimo prevista dalla Convenzione in analisi.

Invero, nei secoli scorsi, la nave rappresentava l'unico elemento a garanzia del caricatore il quale godeva di un privilegio sulla stessa in caso di inadempimento; in particolare, nei contratti conclusi con il comandante, il caricatore poteva far valere le sue pretese solo nei confronti della nave, grazie alla quale poteva stimare non solo la specifica capacità tecnica del debitore, ma anche i profili di solvibilità ⁽⁴⁾.

Nel caso in cui, nel corso del trasporto, si fossero verificati dei danni alle merci per i quali fosse riconosciuto un diritto al risarcimento al caricatore, infatti, questi poteva esercitare la relativa azione *in rem* nei confronti della nave, al fine di assicurarsi il soddisfacimento dei propri crediti; mentre, solo successivamente, gli venne riconosciuta la possibilità di agire anche nei confronti del proprietario con un'azione personale di responsabilità ⁽⁵⁾.

Il proprietario della nave veniva ritenuto responsabile in quanto presunto titolare dell'esercizio della nave; in realtà, era l'armatore che doveva essere ricompreso tra i soggetti responsabili dell'esecuzione del trasporto, anche laddove fosse stato estraneo

alla conclusione del relativo contratto e non avesse, quindi, assunto nei confronti del caricatore l'obbligazione di trasportare in quanto mero esecutore materiale ⁽⁶⁾.

shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connexion with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to, the discharge from the ship on which the goods are carried by sea».

⁽⁴⁾ Per un approfondimento si veda D. GAETA, *Lezioni di diritto della navigazione*, Pisa, 1965, 159.

⁽⁵⁾ In tal senso S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., 101.

⁽⁶⁾ In tal senso S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., 103.

Secondo la maggior parte della dottrina ⁽⁷⁾ e della giurisprudenza ⁽⁸⁾, tuttavia, il contratto di trasporto è caratterizzato dall'obbligazione assunta, da parte del vettore, di trasferire i beni da un luogo ad un altro, a prescindere dalle modalità con cui tale trasferimento viene effettuato; in tal senso, la figura dell'armatore non vettore sarebbe disciplinata dalla Convenzione di Bruxelles in funzione ausiliaria e strumentale rispetto a quella del vettore: ai fini della responsabilità, l'armatore assume, con i preposti, la posizione di ausiliario dell'impresa vettrice nell'adempimento dell'obbligazione in parola ⁽⁹⁾.

Come accennato, quindi, la Convenzione di Bruxelles del 1924 ha definito il vettore marittimo come colui che assume l'obbligo di effettuare il trasporto, a prescindere sia dalle modalità con cui questo verrà eseguito, sia dalla facoltà riservata al vettore di avvalersi di altri soggetti per l'espletamento di tale attività ⁽¹⁰⁾.

Similmente, le Regole di Rotterdam individuano il vettore in colui che stipula un contratto di trasporto con un caricatore ⁽¹¹⁾, ponendosi, dal punto di vista formale, come controparte contrattuale di quest'ultimo; è, dunque, il soggetto in capo al quale sorgono le obbligazioni derivanti dal contratto in parola e nei confronti del quale gli interessati

⁽⁷⁾ Cfr. S. M. CARBONE, *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, 1982 e F. BERLINGIERI JR., *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Milano, 1978.

⁽⁸⁾ Tra le altre, si veda Cass. 26 luglio 1983, n. 5121, in *Giur. it.*, 1984, II c. 260 e in *Dir. mar.*, 1984, 859.

⁽⁹⁾ In tal senso S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., 105.

⁽¹⁰⁾ Cfr. S. ZUNARELLI – M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2009, 299.

⁽¹¹⁾ L'art. 1, par. 5, delle *Rotterdam Rules* dispone, infatti, che: «*Carrier means a person that enters into a contract of carriage with a shipper*».

devono agire per ottenere il risarcimento derivante dalla perdita o dall'avaria delle merci trasportate ⁽¹²⁾.

Parte della dottrina e della giurisprudenza, comunque, affermano come il vettore, quale controparte del caricatore nel contratto di trasporto di merci e soggetto responsabile per l'espletamento di tale attività, debba essere in ogni caso individuato in colui che ha emesso, o nel nome del quale è stata emessa, la polizza di carico ⁽¹³⁾.

1.2 Il problema delle indicazioni nella polizza di carico.

La definizione del vettore marittimo quale assunto del trasporto recepita dalla Convenzione di Bruxelles ha creato, invero, non poche difficoltà tra gli interpreti con particolare riferimento alla problematica dell'esatta individuazione del soggetto responsabile del trasporto nei confronti del terzo portatore della polizza di carico nel caso in cui la polizza stessa sia stata sottoscritta dal comandante, senza alcuna indicazione espressa del nome del vettore ⁽¹⁴⁾.

⁽¹²⁾ Così S. ZUNARELLI – M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 300; S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., 111; M. DARDIANI, *La responsabilità del vettore marittimo per perdita e avaria nella giurisprudenza*, in *Dir. mar.*, 1979, 542.

⁽¹³⁾ Così C. SEVERONI, *Trasporti e Turismo* (a cura di M. RIGUZZI e A. ANTONINI), Torino, 2008, 264; Trib. Livorno, 20 ottobre 2004, in *Dir. mar.*, 2006, 1275.

⁽¹⁴⁾ Per una approfondita disamina delle problematiche in parola si vedano, tra gli altri: F. BONELLI, *Individuazione del vettore in base alla polizza di carico*, in *Dir. mar.*, 1982, 29; F. BERLINGIERI, *Emissione della polizza di carico e individuazione del vettore*, in *Dir. mar.*, 1968, 79.

La giurisprudenza, sia di merito che di legittimità, infatti, si è più volte occupata del problema giungendo a conclusioni spesso difformi.

Inizialmente, si è affermato come la polizza di carico debba essere considerata un «documento del vettore e non dell'armatore» ⁽¹⁵⁾; nel caso in cui, tuttavia, non vi fosse alcuna indicazione del vettore nella polizza di carico sottoscritta dal comandante, la Cassazione ha sancito in alcune pronunce che il vettore debba essere identificato con l'intestatario della polizza medesima ⁽¹⁶⁾, mentre, in altre, ha sostenuto che l'intestazione del titolo non fornisce alcun utile elemento per l'individuazione dell'emittente ⁽¹⁷⁾ in quanto, nell'intestazione, viene spesso indicato il nome del soggetto che ha fornito il formulario utilizzato, soprattutto per motivi pubblicitari.

Inizialmente la giurisprudenza si era orientata verso il disconoscimento della rilevanza dell'intestazione della polizza di carico, mentre nelle più recenti pronunce sembra ritenere determinante tale intestazione ⁽¹⁸⁾, la quale perderebbe rilievo solo nei casi di contrasto tra intestazione stessa e sottoscrizione del documento ⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁵⁾ Cfr. Cass. 15 luglio 1957, n. 2986, in *Dir. mar.*, 1958, 171; Cass. 26 luglio 1960, n. 2164, in *Riv. dir. nav.*, 1962, II, 87 e in *Dir. mar.*, 1961, 584; Cass. 30 ottobre 1957, n. 4213, in *Dir. mar.*, 1958, 178; Cass. 15 gennaio 1965, n. 81, in *Dir. mar.*, 1965, 400; Cass. 12 settembre 1963, n. 2486, in *Giur. it.*, 1964, I, 1, 1031; Cass. 7 luglio 1981, n. 4436, in *Giust. Civ.*, 1981, I, 2921; Cass. 17 febbraio 1976, n. 517, in *Riv. Dir. comm.*, 1978, II, 148; App. Napoli 19 luglio 1967, in *Giur. it.*, 1968, I, 2, 390.

⁽¹⁶⁾ In tal senso, ad esempio, Cass. 15 luglio 1957, n. 2986, cit., e Cass. 15 gennaio 1965, n. 81, cit.

⁽¹⁷⁾ Cfr. Cass. 25 gennaio 1971, n. 153, in *Giur. it.*, 1972, I, 1, 1242; Cass. 26 luglio 1960, n. 2164, in *Dir. mar.*, 1961, 579; Trib. Genova 19 gennaio 1974, in *Dir. mar.*, 1974, 785; Trib. Napoli 27 maggio 1968, in *Dir. mar.*, 1968, 114; App. Genova 28 giugno 1960, in *Dir. mar.*, 1961, 631.

⁽¹⁸⁾ In questo senso Cass., 13 agosto 1997, n. 7556, in *Giust. civ. mass.*, 1997, 1414, e in *Dir. mar.*, 1998, 407; nei confronti del terzo possessore del titolo, afferma la Corte, il vettore deve essere individuato «in base alle risultanze del titolo, tenuto conto, in particolare, della

Non solo, ma in alcune sentenze la Cassazione è giunta ad affermare, con una sorta di presunzione, che, qualora la polizza venga sottoscritta dal comandante o in nome del comandante, l'obbligazione debba ritenersi assunta dall'armatore, stante il rapporto di rappresentanza che lega i due soggetti ⁽²⁰⁾, salva la presenza di elementi discordanti.

In merito, la dottrina ha anche sottolineato che, nonostante non esista una coincidenza necessaria tra l'impresa di navigazione e quella di trasporto, che fanno capo rispettivamente all'armatore e al vettore, tale coincidenza si presenta nella maggior parte dei casi; per escluderla, quindi, dal contesto della polizza dovrebbe emergere chiaramente il fatto che il capitano che l'ha sottoscritta non abbia obbligato l'armatore ⁽²¹⁾, non avendo rilevanza il fatto che la polizza stessa sia intestata ad un altro soggetto, diverso da quest'ultimo ⁽²²⁾.

Non solo, ma in dottrina si è ritenuto che l'esigenza di identificazione del vettore con l'intestatario della polizza di carico debba prevalere su ogni contraria indicazione

intestazione della polizza e del contenuto dell'eventuale charter party in quella incorporato e valutate altresì eventuali clausole di identità del vettore».

⁽¹⁹⁾ Cfr. Trib. Genova, 26 giugno 1990, in *Dir. mar.*, 1991, 1087; Trib. Genova, 16 ottobre 1990, in *Dir. mar.*, 1991, 1112; M. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, Milano, 1990, II, 630, secondo il quale l'identità del vettore deve necessariamente essere individuata mediante l'accertamento del sottoscrittore del titolo in quanto l'intestazione di quest'ultimo non è idonea a dare indicazioni in tal senso.

⁽²⁰⁾ Cass. 25 gennaio 1971, n. 153, cit.; Cass. 7 luglio 1981, n. 4436, in *Giust. civ.*, 1981, I, 2921 con nota di M. GRIGOLI, *Sulla individuazione del vettore marittimo di cose*; Cass. 11 agosto 1995, n. 8830, in *Dir. mar.*, 1996, 743; Cass. 4 marzo 1997, n. 1914, in *Giust. civ. mass.*, 1997, 342; S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., 114.

⁽²¹⁾ Cfr. F. BONELLI, *Individuazione del vettore in base alla polizza di carico*, cit., 8; sulla presunzione di coincidenza tra le figure dell'armatore e del vettore si veda S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, Milano, 1946, I, 152.

⁽²²⁾ S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., 115.

relativa alle reali modalità di svolgimento del trasporto ⁽²³⁾ e che la nozione di vettore debba essere estesa anche al soggetto che, di fatto, non abbia voluto assumere l'obbligazione di trasportare ⁽²⁴⁾.

L'esigenza riscontrabile sia in dottrina che in giurisprudenza è quella di tutelare il terzo possessore della polizza di carico il quale deve poter fare affidamento sulle risultanze letterali del documento in suo possesso, anche per quanto concerne l'individuazione del debitore della prestazione ⁽²⁵⁾.

Per far fronte ai problemi accennati, quindi, nella pratica viene frequentemente inserita all'interno della polizza di carico una clausola di identificazione del vettore, in virtù della quale deve intendersi come vettore l'armatore della nave e non l'agenzia raccomandataria o un altro soggetto con il quale è stato effettivamente concluso il contratto di trasporto ⁽²⁶⁾.

Tramite la *identity of the carrier clause*, infatti, a prescindere da chi sia l'intestatario o il sottoscrittore della polizza di carico, si prevede che debba essere considerato vettore l'armatore della nave con la quale il trasporto è effettuato, mentre l'emittente deve essere qualificato come un semplice *agent* ⁽²⁷⁾.

⁽²³⁾ F. BONELLI, *Individuazione del vettore in base alla polizza di carico*, cit., 8.

⁽²⁴⁾ S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in *Trattato di dir. civ. e comm.*, Milano, 1988, 130.

⁽²⁵⁾ In tal senso cfr. C. SEVERONI, *Trasporti e Turismo*, cit., 266; Corte d'App. Napoli, 11 gennaio 2002, in *Dir. mar.*, 2003, 877.

⁽²⁶⁾ Così C. SEVERONI, *Trasporti e Turismo*, cit., 267.

⁽²⁷⁾ S. ZUNARELLI – M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 369.

Una parte della giurisprudenza ritiene valida la clausola in analisi ⁽²⁸⁾, enfatizzandone la funzione di identificazione del vettore, ma distingue nettamente tra la posizione assunta dal caricatore e quella del terzo possessore del titolo; per quanto riguarda quest'ultimo, la polizza di carico ha natura di titolo di credito letterale e, quindi, il vettore deve essere individuato in base a ciò che si evince dal titolo stesso, ivi comprese le risultanze della clausola di identità; nei confronti del caricatore, invece, la polizza di carico svolge anche una funzione di documento probatorio del contratto di trasporto e, pertanto, questi potrà agire non solo nei confronti del soggetto che risulti come vettore in base al tenore letterale della polizza o in relazione a quanto previsto dalla clausola di identificazione, ma anche nei confronti del vettore effettivo, provando che si tratta di un soggetto diverso rispetto a colui che figura come tale dal documento, facendo valere anche nei suoi confronti i diritti che gli derivano dal contratto di trasporto ⁽²⁹⁾.

Secondo altra parte della dottrina e della giurisprudenza, invece, la *identity of the carrier clause* presenterebbe notevoli dubbi di legittimità ⁽³⁰⁾; in particolare, la reale

⁽²⁸⁾ Cfr. Cass., 13 agosto 1997, n. 7556, in Dir. mar., 1998, 407: in questa decisione, la Corte di Cassazione prevede espressamente che il vettore, nei confronti del terzo possessore del titolo, debba essere individuato in base alle risultanze di quest'ultimo, tenendo conto non solo dell'intestazione della polizza e del contenuto dell'eventuale charter party incorporato, ma anche alla luce di eventuali clausole di identità del vettore.

⁽²⁹⁾ Cass., 13 agosto 1997, n. 7556, cit., 423 e C. SEVERONI, *Trasporti e Turismo*, cit., 267.

⁽³⁰⁾ Tra gli altri S. ZUNARELLI – M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 300. Cfr. anche M. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, cit., 640, per il quale la clausola è nulla in quanto tende a sottrarre il *charterer* alle responsabilità derivanti da disposizioni di legge imperative solo se il *charterer* ha stipulato un contratto di trasporto con un caricatore assumendosene lui soltanto la relativa responsabilità verso i terzi pur avendo emesso la polizza di carico in nome dell'*owner* ed intendendo avvalersi delle prestazioni vettoriali di quest'ultimo; diversamente, la clausola rimarrebbe valida in tutte le altre ipotesi in cui l'*owner*

funzione di tale clausola contrattuale sembrerebbe essere quella di sottrarre l'emittente della polizza di carico, vero e proprio *transporteur* ai sensi della Convenzione di Bruxelles del 1924, all'applicazione del regime di responsabilità ivi previsto ⁽³¹⁾.

La *identity of the carrier clause* identifica il vettore nella figura dell'armatore rendendo solamente quest'ultimo responsabile nei confronti del prenditore della polizza dei danni che possono derivare alle merci durante il trasporto ⁽³²⁾, ma identificare il soggetto responsabile del trasporto marittimo nell'armatore può rivelarsi incongruente e contraddittorio qualora l'armatore si riveli completamente estraneo alla conclusione del contratto di trasporto e all'emissione della polizza di carico ⁽³³⁾.

Per i motivi accennati, dunque, sia in dottrina che in giurisprudenza è stata più volte prospettata la nullità della clausola in parola ⁽³⁴⁾, fino a giungere ad una esplicita previsione in tal senso da parte delle Regole di Rotterdam.

risulta responsabile verso i terzi possessori del titolo in relazione a polizze non emesse dal *charterer* per il carico imbarcato sulla nave dell'*owner* stesso. Per un approfondimento sul punto si veda G. ROMANELLI – S. ZUNARELLI, *Titoli rappresentativi di merci III, Titoli di trasporto* (voce), in *Enc. Giur.*, XXXI, 1994, 1.

⁽³¹⁾ S. ZUNARELLI – M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 300.

⁽³²⁾ C. SEVERONI, *Trasporti e Turismo*, cit., 268.

⁽³³⁾ In tal senso S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in *Trattato di dir. civ. e comm.*, Milano, 1988, 130. Secondo C. SEVERONI, *Trasporti e Turismo*, cit., 268, è possibile riscontrare tale ipotesi nel caso in cui sia il *charterer* ad aver concluso i contratti di trasporto con gli interessati alla merce, ovvero qualora la polizza sia stata sottoscritta dal raccomandatario che nella pratica agisce per conto del noleggiatore.

⁽³⁴⁾ Cfr. S. ZUNARELLI – M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 301, e C. SEVERONI, *Trasporti e Turismo*, cit., 267; si veda anche Cass. fr., 5 novembre 2003, in *Dir. trasp.*, 2004, 225, e Cass., 13 marzo 1987, n. 2651, in *Dir. mar.*, 1988, 1077, per un approfondimento sull'efficacia della clausola di identità; per quanto concerne, invece, la prevalenza della presunzione ricavabile dalla sottoscrizione della polizza di carico da

1.3 *Contracting carrier, actual carrier e performing party.*

L'inidoneità dei criteri forniti dalla Convenzione di Bruxelles per individuare i soggetti responsabili dell'esecuzione del trasporto ed i profili di illegittimità evidenziati ⁽³⁵⁾ hanno determinato alcuni interpreti a fare riferimento a discipline esterne alla normativa marittimistica al fine di distribuire in maniera più corretta e realistica i rischi derivanti dal trasporto ⁽³⁶⁾, anticipando di fatto la successiva evoluzione normativa che ha portato all'adozione della Convenzione di Amburgo firmata il 31 marzo 1978 e all'introduzione definitiva delle figure del *contracting carrier* e dell'*actual carrier* anche nel settore marittimo ⁽³⁷⁾, fino a giungere all'odierna elaborazione delle Regole di Rotterdam.

L'art., par. 1, delle Regole di Amburgo definisce il *carrier* (o *tansporteur*) come «*any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper*», introducendo una definizione sostanzialmente analoga a

parte dell'agente del *charterer* si veda House of Lords, 13 marzo 2003, in *Dir. trasp.*, 2004, 931, con nota di E. BERUCCI, *Himalaya clause, armatore subvettore e Regole dell'Aja-Visby*.

⁽³⁵⁾ Per un approfondimento sul punto si veda F. BERLINGIERI JR., *La Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla polizza di carico ed il progetto UNCITAL di Convenzione sul trasporto di merci per mare: un raffronto critico*, in *Dir. mar.*, 1977, 560.

⁽³⁶⁾ Ci si riferisce, in primo luogo, alla Convenzione supplementare alla Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale eseguito da persona diversa dal vettore contrattuale, firmata a Guadalajara il 18 settembre 1961, nella quale, per la prima volta, si fa riferimento a queste due figure; rilevante, da questo punto di vista, anche la Convenzione di Atene del 1974 nel campo del trasporto marittimo di persone.

⁽³⁷⁾ La *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea* firmata ad Amburgo, elaborate con il fine di assicurare una maggior tutela al caricatore, risulta in vigore in 33 paesi: Albania, Austria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameron, Cile, Egitto, Gambia, Georgia, Giordania, Guinea, Kenia, Lesotho, Libano, Liberia, Malawi, Marocco, Nigeria, Paraguay, Repubblica Ceca, Repubblica Dominicana, Romania, Saint Vincent and the Granadines, Senegal, Sierra Leone, Siria, Tanzania, Tunisia, Uganda, Ungheria, Zambia.

quella già sancita dalla Convenzione di Bruxelles ⁽³⁸⁾, mentre l'*actual carrier* viene definito come il soggetto che di fatto esegue in tutto o in parte la prestazione di trasporto, ma che non risulta essere parte del contratto stesso; più in particolare, deve essere considerato vettore effettivo qualsiasi soggetto al quale è stata affidata, da parte del vettore, l'esecuzione del trasporto delle merci, o di parte del trasporto stesso, ovvero ogni altro soggetto al quale tali prestazioni sono state commissionate ⁽³⁹⁾.

La Convenzione di Amburgo accoglie una nozione di vettore di fatto sensibilmente più ampia rispetto a quella che si riscontra all'interno della disciplina delle Convenzioni di Guadalajara ed Atene; in base a tali testi di diritto uniforme, infatti, presupposto per l'acquisizione del ruolo di *actual carrier* (e di *performing carrier*) è la diretta esecuzione, intera o parziale, del trasporto pattuito tra il mittente e il *contracting carrier*; diversamente, le Regole di Amburgo prevedono che la qualifica di *actual carrier* competa non soltanto al soggetto al quale il *carrier* ha affidato l'esecuzione del trasporto, ma anche a tutti gli altri soggetti ai quali il primo *actual carrier*, o i successivi, abbiano attribuito il compito di curare parte del trasferimento, a prescindere dal fatto che questi vi abbiano poi provveduto direttamente o meno ⁽⁴⁰⁾.

La distinzione con il *contracting carrier*, ovvero con il vettore obbligatosi contrattualmente, è di importanza fondamentale non solo per quanto riguarda il tipo di azione esperibile da parte del danneggiato, ma altresì in relazione alla possibilità di

⁽³⁸⁾ F. BERLINGIERI JR., *La Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla polizza di carico ed il progetto UNCITAL di Convenzione sul trasporto di merci per mare: un raffronto critico*, cit., 563.

⁽³⁹⁾ In tal senso le Regole di Amburgo specificano che "*Actual carrier means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted*".

⁽⁴⁰⁾ Cfr. S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., 188.

applicare anche all'*actual carrier* le disposizioni più favorevoli previste per il *contracting carrier* stesso.

Nuove prospettive per la qualificazione e l'identificazione dei soggetti che entrano in gioco nell'esecuzione del trasporto vengono attualmente offerte dalle Regole di Rotterdam, creando nuovi termini e circoscrivendo le relative definizioni.

Lo scopo della Convenzione, infatti, è quello di unificare il diritto sostanziale e, in tale ottica, è fondamentale che alle parole utilizzate venga attribuito lo stesso significato da parte dei giudici e degli operatori in tutti i Paesi che ne divengono parte ⁽⁴¹⁾.

Sulla scorta del contributo offerto dalle Regole di Amburgo e basandosi sulla figura dell'*actual carrier* ivi individuata, le Regole di Rotterdam introducono un nuovo soggetto definito *performing party*, intendendo per tale una persona diversa dal vettore che esegue, o si impegna ad eseguire, una delle obbligazioni del vettore in base ad un contratto di trasporto con riguardo al ricevimento, all'imbarco, alla movimentazione, allo stivaggio, al trasporto, alla cura, allo sbarco o alla consegna delle merci, nella misura in cui tale persona agisca, direttamente o indirettamente, su richiesta del vettore o sotto la supervisione e il controllo di quest'ultimo ⁽⁴²⁾.

⁽⁴¹⁾ F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, in *Dir. mar.*, 2008, 1163.

⁽⁴²⁾ L'art. 1, par. 6, delle Regole di Rotterdam dispone espressamente che «*“Performing party” means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier’s request or under the carrier’s supervision or control*», specificando, inoltre, che «*“Performing party” does not include any person that is*

La nozione di *performing party* che si ricava dalle Regole di Rotterdam risulta, quindi, certamente più ampia rispetto a quella di *actual carrier* prevista dalle Regole di Amburgo; non solo dal punto di vista terminologico viene utilizzato il termine *party* in luogo di *carrier*, destinato ad essere circoscritto soltanto a chi si sia effettivamente impegnato contrattualmente a tal fine, ma nella nozione di *performing party* rientra anche chiunque abbia eseguito una qualsiasi prestazione del vettore, mentre l'*actual carrier* si identifica soltanto con il soggetto che effettua esclusivamente il trasferimento delle merci ⁽⁴³⁾.

La previsione della applicabilità delle Regole di Rotterdam, a scelta dei contraenti, al trasporto relativo alla sola tratta marittima o al trasporto *door-to-door*, infatti, ha reso necessario ampliare la cerchia di soggetti di cui il vettore può avvalersi per l'esecuzione del trasporto, oltre a coloro che effettuano per suo conto il trasporto o una sua fase, comprendendo anche coloro che svolgono attività ausiliarie ⁽⁴⁴⁾.

In fase di elaborazione del nuovo testo normativo, è stato inoltre discusso il problema dell'ammissibilità o meno di una azione diretta del caricatore o del ricevitore delle merci nei confronti delle *performing parties* e dell'applicabilità o meno alle stesse della nuova normativa uniforme, limitandole in definitiva ai soggetti che operano nell'ambito portuale ⁽⁴⁵⁾.

retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier».

⁽⁴³⁾ In tal senso C. FIORILLO, *Il maritime performing party: possibili sviluppi dell'attuale disciplina alla luce delle Regole di Rotterdam*, nota a Cass. fr., 20 gennaio 2009, in *Dir. traspr.*, 2010, 482.

⁽⁴⁴⁾ F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1164.

⁽⁴⁵⁾ F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1165.

Per tale motivo è sorta la nozione di *maritime performing party* che individua una particolare tipologia di *performing party* che adempie alle obbligazioni del vettore nel periodo compreso tra l'arrivo delle merci al porto di carico della nave e la loro partenza dal porto di scarico⁽⁴⁶⁾, comprendendo anche la figura del noleggiante⁽⁴⁷⁾.

1.4 L'art. 37 delle Regole di Rotterdam.

Tra le questioni maggiormente dibattute, sia in dottrina⁽⁴⁸⁾ che in giurisprudenza⁽⁴⁹⁾, quindi, rileva quella dell'esatta identificazione del vettore marittimo, in particolar modo con riferimento al problema della responsabilità connessa all'esecuzione del trasporto.

In materia sono intervenute, assai opportunamente, le Regole di Rotterdam tramite l'introduzione di una disposizione che dovrebbe tutelare gli interessi dell'avente diritto al carico, consentendogli di individuare, con un certo grado di certezza, il

⁽⁴⁶⁾ L'art. 1, par. 7, delle Regole di Rotterdam prevede che «*“Maritime performing party” means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. [...]»*.

⁽⁴⁷⁾ Cfr. C. FIORILLO, *Il maritime performing party: possibili sviluppi dell'attuale disciplina alla luce delle Regole di Rotterdam*, cit., 485.

⁽⁴⁸⁾ Tra gli altri, si veda: F. BERLINGIERI, *Intestazione della polizza di carico e individuazione del vettore*, in *Giur. it.*, 1961, 580; F. BERLINGIERI, *Ancora sulla intestazione della polizza di carico e sulla individuazione del vettore*, in *Giur. it.*, 1966, 398; F. BERLINGIERI, *Emissione della polizza di carico e individuazione del vettore*, in *Giur. it.*, 1968, 79; F. BERLINGIERI, *Intestazione della polizza di carico, identity of the carrier clause e individuazione del vettore*, in *Dir. mar.*, 1988, 1078.

⁽⁴⁹⁾ Cfr. *ex multis* Cass., 21 luglio 2003, n. 11319, in *Dir. mar.*, 2004, 993; Trib. Genova, 12 novembre 2002, in *Dir. mar.*, 2004, 1465; Cass., 17 febbraio 1976, n. 517, in *Riv. dir. comm.*, 1978, II, 143.

soggetto nei confronti del quale far valere i propri diritti, senza pregiudicare i soggetti che non hanno assunto la veste di vettore, ma che sono stati comunque coinvolti nel trasporto ⁽⁵⁰⁾.

L'art. 37, par. 1, delle Regole di Rotterdam risolve recisamente la situazione di conflitto che potrebbe derivare dall'inserimento nella polizza di carico di una *identity of the carrier clause* prevedendo espressamente che, qualora il vettore sia individuato con il suo nome nei dati contrattuali, qualsiasi altra informazione inserita nel documento di trasporto relativa alla identità del vettore stesso sia priva di effetto ove risulti incompatibile con tale individuazione ⁽⁵¹⁾.

In altri termini, dovranno ritenersi del tutto inefficaci le clausole che prevedono come il soggetto qualificatosi come vettore in sede di emissione del documento di trasporto debba essere considerato come semplice *agent* dell'armatore della nave utilizzata per il trasporto stesso, che sarebbe l'unico ad assumere effettivamente la veste di vettore ⁽⁵²⁾.

Il par. 2 ⁽⁵³⁾, invece, stabilisce che, nel caso in cui nel documento di trasporto non sia stato espressamente individuato il vettore, ma sia stata identificata la nave a

⁽⁵⁰⁾ Così A. BERLINGIERI JR., *Ancora sull'individuazione del vettore: la semplificazione introdotta dall'art. 37 delle Rotterdam Rules*, nota a Trib. Savona, 31 dicembre 2008, in *Dir. mar.*, 2010, 144.

⁽⁵¹⁾ Cfr. l'art. 37, par. 1, delle Regole di Rotterdam ai sensi del quale «*if a carrier is identified by name in the contract particulars, any other information in the transport document or electronic transport record relating to the identity of the carrier shall have no effect to the extent that it is inconsistent with that identification*».

⁽⁵²⁾ Cfr. F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1188.

⁽⁵³⁾ L'art. 37, par. 2, dispone, infatti, che «*If no person is identified in the contract particulars as the carrier as required pursuant to article 36, subparagraph 2 (b), but the contract particulars indicate that the goods have been loaded on board a named ship, the registered owner of that*

bordo della quale le merci sono state caricate, il proprietario di quest'ultima, risultante dal registro di iscrizione della nave stessa, si presume che sia il *registered owner* ad assumere la veste di vettore; tale presunzione, tuttavia, può essere superata dal proprietario fornendo la prova che, all'epoca del trasporto in questione, la nave era oggetto di un contratto di locazione, identificando il conduttore sul quale, di conseguenza, cade la presunzione di vettore; non solo, ma il proprietario ha, in ogni caso, la facoltà di identificare direttamente il vettore effettivo, così come il conduttore indicato dal proprietario, al fine di superare la presunzione sorta a suo carico ⁽⁵⁴⁾.

L'art. 37 delle *Rotterdam Rules*, quindi, introduce una nuova disciplina, invero assai articolata, al fine di uniformare i criteri per l'individuazione del vettore responsabile del trasporto, basandosi sul nome del proprietario della nave; nonostante l'apprezzabile sforzo di semplificazione, si rileva, come la soluzione prospettata non sia sempre applicabile in quanto presuppone necessariamente l'indicazione del nome della nave nel documento di trasporto: tale indicazione, in verità, non è sempre possibile ⁽⁵⁵⁾.

ship is presumed to be the carrier, unless it proves that the ship was under a bareboat charter at the time of the carriage and it identifies this bareboat charterer and indicates its address, in which case this bareboat charterer is presumed to be the carrier. Alternatively, the registered owner may rebut the presumption of being the carrier by identifying the carrier and indicating its address. The bareboat charterer may rebut any presumption of being the carrier in the same manner».

⁽⁵⁴⁾ Cfr. F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1189.

⁽⁵⁵⁾ In tal senso A. BERLINGIERI JR., *Ancora sull'individuazione del vettore: la semplificazione introdotta dall'art. 37 delle Rotterdam Rules*, cit., 147, il quale rileva che «se si pensa, infatti, a un trasporto di merci da Milano a Chicago, dove potrebbe ipotizzarsi che la tratta Milano – Genova sia via strada, la tratta Genova – New York via mare e la tratta New York – Chicago via rotaia, è possibile che il soggetto che ha assunto il trasporto multimodale ed emette il documento di trasporto, non conosca ancora il nome della nave che trasporterà il carico da Genova a New York e pertanto non può indicarlo nel documento di trasporto. In questa ipotesi,

Un problema che le Regole di Rotterdam non hanno invece affrontato, e che impegnerà sicuramente sia la dottrina che la giurisprudenza, è quello relativo ai mezzi di prova utilizzabili dal proprietario e dal conduttore della nave al fine di vincere le presunzioni di cui si è detto; per una parte della dottrina, infatti, sarebbe possibile non solo basarsi sugli elementi desumibili dal documento di trasporto, ma anche fare riferimento ad elementi che non risultano dal titolo e che si provi siano effettivamente conosciuti dal soggetto agente ⁽⁵⁶⁾, mentre, per altri, stante il principio di letteralità e la natura di titolo di credito che caratterizzano il documento di trasporto, non sarebbe possibile superare le presunzioni in parola facendo riferimento ad elementi extracartolari, salva comunque la possibilità della *exceptio doli* ⁽⁵⁷⁾.

Da ultimo, l'art. 37, par. 3, delle Regole di Rotterdam ⁽⁵⁸⁾ riconosce a colui che esercita l'azione di responsabilità la possibilità di provare che il vettore è un soggetto

quindi, qualora non vi sia alcun "contract particular" utilizzabile per identificare il vettore responsabile del trasporto da Genova a New York, in assenza dell'indicazione del nome della nave sul documento di trasporto l'art. 37 non è applicabile. Inoltre non bisogna anche dimenticare che il "registered owner" può essere una società di comodo con uffici off-shore che potrebbe non essere in grado di fornire indicazioni sul nome dell'effettivo vettore, ovvero potrebbe rimanere contumace».

⁽⁵⁶⁾ Secondo A. BERLINGIERI JR., *Ancora sull'individuazione del vettore: la semplificazione introdotta dall'art. 37 delle Rotterdam Rules*, cit., 148, non vi sarebbero dubbi sul fatto che il *registered owner* possa avvalersi di elementi extracartolari per individuare il *bareboat charter* o il vettore quando sia stato emesso un documento di trasporto; un tanto risulterebbe implicitamente dalle previsioni dell'art. 37 delle Regole di Rotterdam che presuppone appunto l'assenza nel documento di indicazioni atte ad individuare il vettore.

⁽⁵⁷⁾ Così, ad esempio, F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1189.

⁽⁵⁸⁾ L'art. 37, par. 3, dispone che *«Nothing in this article prevents the claimant from proving that any person other than a person identified in the contract particulars or pursuant to paragraph 2 of this article is the carrier».*

diverso da quello indicato nel documento di trasporto o dallo stesso desumibile; all'interessato al carico, quindi, verrebbe riconosciuta la possibilità di esercitare l'azione causale discendente dal contratto di trasporto, alla quale si affiancherebbe l'azione *ex titulo* ⁽⁵⁹⁾.

⁽⁵⁹⁾ Così F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1189.

CAPITOLO 2

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE

NEL TRASPORTO MARITTIMO DI COSE

2.1 Le fonti nel diritto internazionale. Evoluzione normativa.

L'attuale regolamentazione normativa dei contratti di trasporto e della responsabilità dei soggetti coinvolti nelle operazioni deriva principalmente dalla disciplina elaborata nella prassi mercantile internazionale, successivamente recepita dalle leggi nazionali e dalle convenzioni internazionali di diritto uniforme ⁽⁶⁰⁾.

Per quanto concerne la responsabilità del vettore marittimo di merci, è fondamentale la disciplina contenuta nelle Regole dell'Aja-Visby che trovano la loro origine nella Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico del 24 agosto 1924, in seguito integrata e modificata con i due protocolli del 23 febbraio 1968 e del 21 dicembre 1979 ⁽⁶¹⁾.

Le Regole dell'Aja-Visby si applicano ai trasporti fra Stati differenti documentati da polizza di carico, allorché la polizza è emessa, o il trasporto ha avuto

⁽⁶⁰⁾ In tal senso S. ZUNARELLI – M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2009, 273; E. FOGLIANI, *Trattato di diritto privato dell'Unione Europea, Trasporti e Turismo* (a cura di M. RIGUZZI e A. ANTONINI), Torino, 2008, X, 206.

⁽⁶¹⁾ Per un approfondimento sul punto si veda: R. CLERICI, *Sull'entrata in vigore delle nuove regole uniformi relative alla polizza di carico*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 1986, 21; V. STARACE, *La ratifica italiana dei Protocolli di modifica della Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico*, in *Riv. dir. int.*, 1985, 839; S.M. CARBONE, *L'operatività nell'ordinamento italiano dei protocolli di Visby e Bruxelles sulla polizza di carico*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 1986, 789.

inizio, in uno Stato contraente oppure qualora le parti richi amino nella polizza di carico la Convenzione o una diversa normativa che vi abbia dato esecuzione, a prescindere dalla nazionalità dei contraenti e della nave.

Le Regole dell'Aja-Visby non si applicano, quindi, a tutti i trasporti internazionali di merci per mare, ma soltanto a quelli di merce caricata sotto coperta, documentati da polizza di carico e il periodo di applicazione risulta più limitato rispetto a quello di altre discipline, estendendosi dal momento della caricazione della merce a quello dello sbarco; non solo, ma la Convenzione si limita a regolamentare la responsabilità del vettore per i danni e le perdite materiali delle merci, mentre non disciplina né la responsabilità per inesecuzione parziale del trasporto, né i danni da ritardo ⁽⁶²⁾.

Altra fondamentale disciplina relativa alla responsabilità del vettore è quella prevista dalla Convenzione di Amburgo del 30 marzo 1978, che, tuttavia, non è mai entrata in vigore per l'Italia, pur essendone stata autorizzata la ratifica ⁽⁶³⁾.

Le Regole di Amburgo hanno un ambito di applicazione più vasto rispetto a quello delle Regole dell'Aja-Visby, prevedendo specifiche norme per i trasporti con carico sopra coperta ⁽⁶⁴⁾ e disciplinando la responsabilità del vettore dal momento in cui

⁽⁶²⁾ Cfr. E. FOGLIANI, *Trattato di diritto privato dell'Unione Europea, Trasporti e Turismo* (a cura di M. RIGUZZI e A. ANTONINI), cit., 207.

⁽⁶³⁾ Il Governo italiano ha preferito mantenere la disciplina prevista dalle Regole dell'Aja – Visby e, quindi, non ha mai depositato il relativo strumento di ratifica. Per un approfondimento sulle Regole di Amburgo si veda: F. BERLINGIERI, *La nuova Convenzione sul trasporto di merci per mare*, in *Dir. mar.*, 1978, 201. Per un approfondimento relativo al mancato deposito dello strumento di ratifica si veda Cass. 14 febbraio 2001, n. 2155, in *Dir. mar.*, 2002, 207, con nota di M.F. BOZANO GANDOLFI, *Osservazioni sulla disciplina uniforme del trasporto marittimo*.

⁽⁶⁴⁾ L'art. 9 dispone, infatti, che «1. *The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the*

riceve in custodia le merci a quello in cui le riconsegna ⁽⁶⁵⁾, salvo che le riceva prima del loro arrivo nel porto di imbarco e le consegna dopo la loro uscita dal porto di sbarco, nel qual caso la responsabilità inizia con l'entrata delle merci nell'ambito del porto di imbarco e termina con la loro uscita dal porto di sbarco ⁽⁶⁶⁾.

La prassi mercantile internazionale, oltre ad aver ispirato le Regole dell'Aja-Visby e le Regole di Amburgo di cui sopra, è anche alla base della recentissima elaborazione da parte dell'UNCITRAL delle Regole di Rotterdam, la nuova regolamentazione internazionale relativa al trasporto marittimo di cose comprendente, in ipotesi, anche una o più fasi terrestri (*door-to-door*) ⁽⁶⁷⁾; la struttura della

particular trade or is required by statutory rules or regulations. 2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. In the absence of such statement the carrier has the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third party, including a consignee, who has acquired the bill of lading in good faith. 3. Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this Article or where the carrier may not under paragraph 2 of this Article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liability is to be determined in accordance with the provisions of Article 6 or Article 8 of this Convention, as the case may be. 4. Carriage of goods on deck contrary to express agreement for carriage under deck is deemed to be an act or omission of the carrier within the meaning of Article 8».

⁽⁶⁵⁾ Ai sensi dell'art. 4, par. 1, «*The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge*».

⁽⁶⁶⁾ In tal senso F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, in *Dir. mar.*, 2008, 1173.

⁽⁶⁷⁾ Così S. ZUNARELLI – M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2009, 274.

responsabilità del vettore prevista dalla nuova Convenzione è simile a quella adottata dalle Regole dell'Aja-Visby dalla quale differisce, tuttavia, sotto alcuni aspetti significativi, a partire dal periodo della responsabilità.

Ai sensi dell'art. 4, par. 1, delle Regole di Rotterdam ⁽⁶⁸⁾, infatti, la responsabilità del vettore si estende dal momento in cui questi riceve le merci, sia dentro che fuori dal porto, al momento in cui le riconsegna, a prescindere dal luogo in cui avvengono queste operazioni, coincidendo, quindi, con il periodo in cui le merci sono affidate alla sua custodia ⁽⁶⁹⁾.

Le novità introdotte, comunque, non riguardano solamente l'estensione della responsabilità del vettore, ma incidono anche sui profili relativi alle obbligazioni assunte dal vettore con la stipulazione del contratto di trasporto, oltre che sulla responsabilità dello stesso, abolendo alcuni eventi esonerativi e disciplinando in maniera rigorosa il regime dell'onere della prova.

⁽⁶⁸⁾ Ai sensi dell'art. 4, Regole di Rotterdam: *«1. Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by a contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention against. (a) The carrier or a maritime performing party; (b) The master, crew or any other person that performs services on board the ship; or (c) Employees of the carrier or a maritime performing party. 2. Any provision of this Convention that may provide a defence for the shipper or the documentary shipper applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in contract, in tort, or otherwise, that is instituted against the shipper, the documentary shipper, or their subcontractors, agents or employees».*

⁽⁶⁹⁾ Cfr. F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1173.

2.2 Le obbligazioni del vettore.

L'obbligazione principale assunta dal vettore con il contratto di trasporto di merci è quella di trasportare i beni in oggetto dal luogo in cui li riceve a quello di destinazione e di consegnarli al destinatario nelle stesse condizioni in cui li ha ricevuti ⁽⁷⁰⁾.

Tale obbligazione è specificamente prevista dall'art. 11 delle Regole di Rotterdam, ai sensi del quale «*the carrier shall, subject to this Convention and in accordance with the terms of the contract of carriage, carry the goods to the place of destination and deliver them to the consignee*».

La disposizione differisce totalmente da quanto in precedenza previsto sia dalle Regole dell'Aja-Visby che da quelle di Amburgo; le prime, infatti, prevedono l'obbligo per il vettore di caricare, gestire, stivare, trasportare, conservare, curare e scaricare le merci, senza fare alcun riferimento specifico all'obbligo di consegna che caratterizza la prestazione ⁽⁷¹⁾; le Regole di Amburgo, invece, nulla dispongono sul punto, disciplinando solamente la responsabilità del vettore in caso di perdita, danno o ritardo nella consegna della merce ⁽⁷²⁾.

⁽⁷⁰⁾ In tal senso F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1174.

⁽⁷¹⁾ L'art. 3, par. 2, delle Regole dell'Aja-Visby, infatti, dispone che: «*[...]the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried*».

⁽⁷²⁾ Ai sensi dell'art. 5, par. 1, della Convenzione di Amburgo, infatti, «*The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in Article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences*». Cfr.

Non solo, ma l'art. 21 delle Regole di Rotterdam regola espressamente il caso in cui la consegna avvenga in un tempo successivo a quello previsto, precisando che il ritardo si verifica quando le merci non vengono consegnate nel luogo di destinazione previsto nel contratto di trasporto entro il termine convenuto ⁽⁷³⁾; se nulla è espressamente previsto nel contratto in relazione al termine di consegna, si esclude, invece, che al vettore possa essere imputata una responsabilità per ritardo nella consegna delle merci, stante l'assenza di un termine di riferimento; diversamente, infatti, sarebbe stato necessario riferirsi ad un "termine ragionevole" per la consegna dei beni, ma tale indicazione sarebbe risultata quanto mai generica ed indeterminata, senza dubbio foriera di numerose controversie ⁽⁷⁴⁾.

In ogni caso, anche qualora le parti non avessero concordato un preciso termine di consegna, si deve ritenere che un ritardo eccessivo, tale da rendere sostanzialmente vano il trasporto stesso ovvero tale da causare il deterioramento delle merci la cui natura fosse stata dichiarata dal caricatore al momento della consegna, comporti in ogni caso la responsabilità del vettore, salvo che tale ritardo non sia a lui imputabile ⁽⁷⁵⁾.

anche F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1174.

⁽⁷³⁾ L'art. 21 delle Regole di Rotterdam dispone, infatti, che «*delay in delivery occurs when the goods are not delivered at the place of destination provided for in the contract of carriage within the time agreed*».

⁽⁷⁴⁾ In tal senso F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1174.

⁽⁷⁵⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Trattato di Diritto Civile e Commerciale - Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milano, 2010, 292.

La relativa responsabilità viene espressamente prevista dall'art. 17, par. 1, delle *Rotterdam Rules*, ai sensi del quale il vettore è responsabile non solo per la perdita o per il danno delle merci, ma anche per il ritardo nella loro consegna ⁽⁷⁶⁾.

La Convenzione di Rotterdam, segnando, in un certo senso, un ritorno al modello di responsabilità vettoriale utilizzato dalle Regole dell'Aja-Visby e abbandonato dalla Convenzione di Amburgo ⁽⁷⁷⁾, prevede una serie di rigorosi obblighi a carico del vettore marittimo, incentrandone la responsabilità sul principio della colpa presunta, e disciplina in maniera rigorosa, ma alquanto complicata e macchinosa, il regime dell'onere della prova del rapporto di causalità tra il danno e l'evento esonerativo ⁽⁷⁸⁾.

Le Regole di Rotterdam, tuttavia, non costituiscono un mero aggiornamento della precedente Convenzione di Bruxelles in quanto cercano di tener conto sia dell'evoluzione tecnica che ha caratterizzato il trasporto marittimo, sia delle soluzioni già adottate dalle Regole di Amburgo, in modo tale da estendere la responsabilità del vettore oltre quanto già previsto dalle Regole dell'Aja-Visby.

⁽⁷⁶⁾ Ai sensi dell'art. 17, par. 1, infatti, «*The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery [...]*».

⁽⁷⁷⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Trattato di Diritto Civile e Commerciale - Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 288. In tal senso anche S. ZUNARELLI, *Elementi di novità e di continuità della regolamentazione della responsabilità del vettore marittimo di cose nell'attività del Gruppo di Lavoro dell'UNCITRAL*, relazione presentata al Convegno dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo del 19 maggio 2006 "Il trasporto marittimo di persone e di cose. Novità sulla unificazione della loro disciplina" in *Dir. mar.*, 2006, 1024. Per un approfondimento critico in relazione al ritorno da parte della Convenzione di Rotterdam alla disciplina precedentemente adottata dalla Convenzione di Bruxelles del 1924, si veda G. ROMANELLI, *Il regime di responsabilità del vettore*, in *La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro – Atti della tavola rotonda*, Genova, 2-3 febbraio 2001, in *Dir. mar.*, 2001, 549, 558.

⁽⁷⁸⁾ In tal senso cfr. S.M. CARBONE, *Trattato di Diritto Civile e Commerciale - Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 288.

Tra le soluzioni mantenute dalle Regole di Rotterdam, vi è proprio la puntuale disciplina degli obblighi del vettore, distinguendo meticolosamente tra gli obblighi relativi alle merci e alla cura del carico e gli obblighi relativi alla navigabilità della nave⁽⁷⁹⁾.

2.2.1 Il *management of the cargo*.

Gli obblighi relativi alle merci sono previsti dall'art. 13, par. 1, delle Regole di Rotterdam ai sensi del quale il vettore è tenuto a ricevere, caricare, movimentare, stivare, trasportare e conservare le merci stesse, avendone cura nel corso dell'esecuzione del trasporto, scaricandole e, infine, consegnandole al destinatario⁽⁸⁰⁾.

La norma richiama quanto già previsto dalle Regole dell'Aja-Visby, specificando il periodo in cui tali obblighi devono essere adempiuti, individuato in quello in cui il

⁽⁷⁹⁾ In tal senso F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1174.

⁽⁸⁰⁾ L'art. 13, par. 1, dispone che «*The carrier shall during the period of its responsibility as defined in article 12, and subject to article 26, properly and carefully receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, unload and deliver the goods*». L'art. 26 specifica, inoltre, che «*When loss of or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstance causing delay: (a) pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any of the carrier's activities if the shipper had made a separate and direct contract with the carrier in respect of the particular stage of carriage where the loss of, or damage to goods, or an event or circumstance causing delay in their delivery occurred; (b) specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; and (c) cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument*».

vettore ha la custodia delle merci trasportate; nelle Regole dell'Aja-Visby, diversamente, tale precisazione non si è resa necessaria in quanto il periodo di responsabilità era già stato limitato dall'inizio dell'imbarco alla fine dello sbarco delle merci ⁽⁸¹⁾.

Come evidenziato dal par. 2, la norma in esame ha, comunque, carattere derogabile in quanto specifiche prestazioni relative al carico possono essere escluse dagli obblighi posti a carico del vettore ⁽⁸²⁾, concordando che alcune delle attività previste nel par. 1 vengano eseguite dal caricatore, dal *documentary shipper* o dal destinatario.

Lo scopo dichiarato di tale previsione è quello di legittimare clausole quali la clausola *fio* ⁽⁸³⁾, ma in realtà, se si tiene conto del fatto che la Convenzione di Rotterdam è applicabile non solo al trasporto marittimo, ma anche a quello multimodale

⁽⁸¹⁾ Cfr. F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, in *Dir. mar.*, 2002, 21.

⁽⁸²⁾ Ai sensi dell'art. 13, par. 2, «*Notwithstanding paragraph 1 of this article, and without prejudice to the other provisions in chapter 4 and to chapters 5 to 7, the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is to be performed by the shipper, the documentary shipper or the consignee. Such an agreement shall be referred to in the contract particulars*».

⁽⁸³⁾ La clausola *fio* (*free in and out*) attribuisce al caricatore ed al ricevitore rispettivamente l'effettuazione delle operazioni di caricazione e scaricazione, ivi compresi rischi e spese; in ogni caso, non si tratta di una clausola di esonero da responsabilità in quanto, in tali fasi, il vettore non ha la custodia delle merci, prendendole in consegna successivamente alla caricazione sulla nave e riconsegnandole quando sono ancora a bordo, prima della scarica. In tal senso cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2008, 509. Per un approfondimento in merito alla clausola *fio*, si veda: N. BOSCHIERO, «*F.i.o.*», in *Dig. comm.*, VI, 1991, 195; G. FILIPPI, *La clausola fio*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (coordinato da A. ANTONINI), II, Milano, 2008, 317; *Camera dei Lords*, nel caso *The Jordan II*, in *Dir. mar.*, 2005, 1453, con nota di F. BERLINGIERI, *Le clausole f.i.o. e f.i.o.s.t. e l'art. 3.2 delle Regole dell'Aja-Visby*.

nel caso in cui comprenda una fase marittima, consente di escludere dall'ambito di responsabilità del vettore un'attività intermedia ⁽⁸⁴⁾.

Questa norma, in verità, sembrerebbe introdurre un esonero di responsabilità in favore del vettore al quale verrebbe consentito di inserire una clausola tipo *fito* nel contesto di un trasporto multimodale. Se il vettore ha preso in consegna il carico, infatti, non può essergli permesso di escludere dalla sua responsabilità una prestazione che deve essere svolta nel periodo che intercorre tra consegna e riconsegna; il vettore deve avere la facoltà di delimitare la sua prestazione, ad esempio tramite un contratto di rispedizione, ma non può certamente essergli consentito l'inserimento di una clausola che, di fatto, lo esonera da responsabilità nel periodo in cui ha la custodia delle merci trasportate ⁽⁸⁵⁾.

Un'ulteriore esclusione degli obblighi di cura del carico viene disciplinata dall'art. 15 delle Regole di Rotterdam nel caso in cui il trasporto riguardi merci che possono diventare pericolose.

In questo caso, il vettore o una *performing party* può rifiutarsi di ricevere o caricare le merci ed ha la facoltà di adottare tutte le misure ritenute ragionevoli, ivi compresi sbarco e distruzione, ovvero di renderle inoffensive, qualora costituiscano o appaia ragionevolmente probabile che costituiscano un reale pericolo per le persone, le cose o l'ambiente, durante il periodo di responsabilità del vettore ⁽⁸⁶⁾.

⁽⁸⁴⁾ In tal senso cfr. F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, cit., 19, i quali riportano anche l'esempio di un trasporto da Milano a Chicago, nel corso del quale possono essere considerate attività intermedie escludibili dall'ambito di responsabilità del vettore imbarco e stivaggio e/o disstivaggio e sbarco.

⁽⁸⁵⁾ Cfr. F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, cit., 22.

⁽⁸⁶⁾ Ai sensi dell'art. 15 delle Regole di Rotterdam «*Notwithstanding articles 11 and 13, the carrier or a performing party may decline to receive or to load, and may take such other*

Una disposizione simile era già stata inserita sia nelle Regole dell'Aja-Visby che in quelle di Amburgo, rispettivamente all'art. 4, par. 6, e all'art. 13; diversamente da quanto previsto in tali disposizioni, tuttavia, le Regole di Rotterdam non fanno alcuna distinzione tra il caso in cui la pericolosità della merce trasportata sia nota al vettore e il caso in cui tale circostanza non gli sia conosciuta; la distinzione, infatti, non ha alcun rilievo in relazione ai rimedi da adottare nel caso in cui si presenti il pericolo, ma può rilevare solo in relazione alla eventuale responsabilità ⁽⁸⁷⁾.

Altra regola che disciplina l'esclusione dell'obbligo di cura del carico è quella prevista dall'art. 16 della Convenzione di Rotterdam. Tale norma prevede la possibilità, per il vettore o per la *performing party*, di sacrificare le merci in mare qualora tale sacrificio sia ragionevolmente compiuto per la comune salvezza o allo scopo di preservare dal pericolo vite umane o alti beni coinvolti; il riferimento esplicito è all'atto di avaria comune, istituto tipico del diritto della navigazione, applicabile solo al trasporto per mare e, in via analogica, alla navigazione in acque interne ⁽⁸⁸⁾.

measures as are reasonable, including unloading, destroying, or rendering goods harmless, if the goods are, or reasonably appear likely to become during the carrier's period of responsibility, an actual danger to persons, property or the environment».

⁽⁸⁷⁾ Cfr. F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, cit., 22.

⁽⁸⁸⁾ Ai sensi dell'art. 16 delle Regole di Rotterdam «*Notwithstanding articles 11, 13, and 14, the carrier or a performing party may sacrifice goods at sea when the sacrifice is reasonably made for the common safety or for the purpose of preserving from peril human life or other property involved in the common adventure*»; per un approfondimento sulle avarie comuni, si veda: A. TORRENTE, *Avaria*, in *Enc. Dir.*, IV, Milano, 1959; L. TULLIO, *Avarie comuni*, in *Enc. giur.*, IV, Roma, 1988; A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2008, 579; A. ANTONINI, *Avarie comuni*, in *Dizionari del diritto privato* (promossi da N. IRTI) - *Diritto della navigazione* (a cura di M. Deiana), Milano, 2010, 64; R. LOBIANCO, *Le Regole di York e Anversa e la contribuzione alle avarie comuni*, Milano, 2009;

Il riferimento all'avaria comune si trova già nelle Regole di Amburgo, dove, tuttavia, si prevede la generale prevalenza delle norme contrattuali e legali in tema di avaria comune su quelle della Convenzione; la struttura adottata dalle Regole di Rotterdam, diversamente, prevede la facoltà di sacrificare le merci trasportate ove ne ricorrano i presupposti, alla stregua di quanto previsto dalla Regola A delle Regole di York e Anversa.

L'unico rischio potrebbe nascere da un'eventuale modifica della definizione di avaria comune di cui alla richiamata Regola A, eventualità che appare, invero, alquanto improbabile ⁽⁸⁹⁾.

2.2.2 Il management of the ship.

Le obbligazioni relative alla navigabilità della nave sono disciplinate dall'art. 14 delle Regole di Rotterdam il quale precisa che il vettore, all'inizio e durante il viaggio per mare, deve porre e mantenere la nave in condizioni di navigabilità, armarla, equipaggiarla e fornirla del necessario in maniera appropriata, mantenendola in tale stato per tutto il viaggio; deve, inoltre, porre e mantenere le stive, i contenitori, e tutte le altre parti della nave in cui le merci sono trasportate in condizioni adeguate e sicure per il ricevimento, il trasporto e la conservazione delle merci.

La nuova normativa, da questo punto di vista, cerca di precisare e specificare le obbligazioni del vettore, al pari della Convenzione di Bruxelles, ma non essendo possibile fornire un'indicazione esaustiva delle condotte richieste, si limita a segnalare

A. GAGGIA, *Le avarie comuni nel diritto aeronautico: vecchi e nuovi spunti per una riflessione meditata dell'istituto*, in *Dir. mar.*, 2002, 325.

⁽⁸⁹⁾ Cfr. F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, cit., 23.

alcuni criteri di massima ai quali il comportamento del vettore deve necessariamente uniformarsi nel corso di tutto il trasporto, al fine di dimostrare di aver esaurientemente adempiuto agli obblighi in parola con la richiesta *due diligence* ⁽⁹⁰⁾.

L'obbligazione del vettore di mantenere la nave in stato di navigabilità è stata estesa a tutta la durata del trasporto, laddove in precedenza era sufficiente che tali obblighi venissero adempiuti soltanto all'inizio del viaggio ⁽⁹¹⁾.

Grazie all'evoluzione delle tecnologie e delle comunicazioni, oltre che dall'introduzione del Codice ISM ⁽⁹²⁾, l'art. 3, co. 1, lett. a), delle Regole dell'Aja-Visby che prevede l'obbligo del vettore di mettere la nave in stato di navigabilità all'inizio del viaggio, è stato superato dalle Regole di Rotterdam che impongono un obbligo coerente e adeguato all'odierna realtà dei traffici marittimi, gravante sul vettore marittimo in base al predetto Codice ISM.

⁽⁹⁰⁾ L'art. 14 dispone espressamente che: «*The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to: (a) make and keep the ship seaworthy; (b) properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and (c) make and keep the holds and all other parts of the ship in which the goods are carried, and any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation*».

⁽⁹¹⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Trattato di Diritto Civile e Commerciale - Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 288, e F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1175.

⁽⁹²⁾ Il Codice ISM è stato adottato il 4 novembre 1993 con la risoluzione dell'IMO A.741 ed ha acquistato efficacia normativa grazie all'incorporazione nell'*International Convention for the safety of life at sea* (SOLAS) del 1974, inserendosi quale cap. IX della stessa, dal 1° luglio 1998 per le navi passeggeri, le navi cisterna per il trasporto di idrocarburi, prodotti chimici e gas, navi porta rinfuse e navi da carico veloci con stazza lorda maggiore a 500 tonnellate dal 1° luglio 2002 per ogni altra nave di stazza superiore alle 500 tonnellate. Per un approfondimento sul Codice ISM, si veda L.C. SAHATJIAN, *The ISM Code: a brief overview*, in *Journ. of mar. law and comm.*, 1998, 405.

In particolare, il Codice ISM fornisce una serie di *standards* internazionali per l'amministrazione e l'esercizio delle navi in regime di sicurezza, oltre che per la prevenzione dell'inquinamento, pur non contenendo una specifica regolamentazione delle misure di sicurezza da adottare. Gli *standards* di riferimento introdotti dal Codice ISM sono stati riconosciuti e recepiti sia dalla dottrina che dalla giurisprudenza al fine di valutare l'esatto adempimento da parte del vettore marittimo di fornire una nave in stato di navigabilità e, più in generale, di agire seguendo i parametri di ragionevole diligenza richiesti dalla disciplina internazionale ⁽⁹³⁾.

L'obbligo di mantenere la nave in stato di navigabilità per tutta la durata del trasporto costituisce, in ogni caso, un'obbligazione di diligenza che comprende non solo lo svolgimento di tutte le attività necessarie a garantire una corretta esecuzione del viaggio, ma anche il compimento di tutti gli atti indispensabili e fondamentali per la conservazione del carico ⁽⁹⁴⁾.

Come in precedenza previsto sia dalle Regole dell'Aja-Visby che dalle Regole di Amburgo, nelle Regole di Rotterdam la responsabilità del vettore per il trasporto di

⁽⁹³⁾ In tal senso S.M. CARBONE, *Trattato di Diritto Civile e Commerciale - Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 278, il quale specifica che «l'art. 1.2.3 del Codice ISM impone l'obbligo di predisporre una sorta di manuale, denominato *Safety management system* (SMS), dal quale deve risultare (i) la conformità delle procedure di sicurezza adottate sulla nave con le leggi ed i regolamenti inderogabilmente applicabili a quel determinato trasporto e (ii) il fatto che tali procedure di sicurezza tengano in debito conto le *guidelines* e gli *standards* raccomandati dall'IMO, dai registri di classifica e dalle principali associazioni di armatori». Per un approfondimento sul punto si veda F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009.

⁽⁹⁴⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Trattato di Diritto Civile e Commerciale - Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 290, e F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1175.

merce si basa sulla colpa presunta, ravvisabile in tutti i casi in cui questi non sia in grado di fornire la prova di aver adottato tutte le misure utili e necessarie per evitare l'evento che ha causato il danno, la perdita della merce o il ritardo nella consegna, da valutarsi *ex ante*, in relazione a parametri di professionalità specifica ⁽⁹⁵⁾.

Il principio della responsabilità per colpa viene espressamente codificata nell'art. 17, par. 2, delle Regole di Rotterdam, diversamente da quanto previsto sia nelle Regole dell'Aja-Visby che in quelle di Amburgo; nelle prime, infatti, per individuare tale principio è necessario fare riferimento alla norma di cui all'art. 4, par. 2, lett. q), collocata alla fine dell'elenco relativo ai pericoli eccettuati che esonerano il vettore dalla responsabilità ⁽⁹⁶⁾, mentre l'art. 5, par. 1, delle Regole di Amburgo ⁽⁹⁷⁾ ha reso necessaria l'adozione di un *Common Understanding*, stante il suo difetto di chiarezza ⁽⁹⁸⁾.

In ogni caso, l'obbligazione del vettore ed il suo adempimento devono essere rapportate alla situazione concreta in cui questi si trova ad operare, fermo restando che

⁽⁹⁵⁾ In tal senso S.M. CARBONE, *Trattato di Diritto Civile e Commerciale - Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 290.

⁽⁹⁶⁾ L'art. 4, par. 2, lett. q), dispone espressamente che «*Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage*».

⁽⁹⁷⁾ L'art. 5, par. 1, delle Regole di Amburgo prevede infatti che «*The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in Article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences*».

⁽⁹⁸⁾ Cfr. F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1175.

ove vi sia una violazione dell'ISM Code dalla quale derivi una perdita o un danno al carico, il vettore dovrà risponderne nei confronti del caricatore ⁽⁹⁹⁾.

La previsione della continuità dell'obbligo di mantenere la nave in stato di navigabilità nel corso di tutto il trasporto ha causato non pochi contrasti nel corso dell'elaborazione delle Regole di Rotterdam, giungendo, in verità, ad una formulazione non completamente soddisfacente.

L'edizione del 31 maggio 2001 del *Draft Instrument* ⁽¹⁰⁰⁾ prevedeva alternativamente l'obbligo di esercitare una ragionevole diligenza per mettere la nave in stato di navigabilità all'inizio e durante tutto il viaggio, con carattere continuativo ⁽¹⁰¹⁾; tale alternativa è stata successivamente mantenuta anche nel testo definitivo.

Invero, la limitazione dell'obbligo solo all'inizio del viaggio era stata introdotta per la prima volta nella Convenzione di Bruxelles del 1924, ritenendo come non fosse ragionevole imporre al vettore l'obbligo di mantenere la nave in stato di navigabilità quando si trovava in alto mare e rilevando che, ove la nave fosse divenuta innavigabile a seguito di un sinistro per il quale il vettore non era responsabile, non sarebbe stato comunque possibile porre a carico del vettore un tale obbligo ⁽¹⁰²⁾.

⁽⁹⁹⁾ In tal senso F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, cit., 20; cfr. anche S.M. CARBONE, *Trattato di Diritto Civile e Commerciale - Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 291.

⁽¹⁰⁰⁾ Rinvenibile in *CMI Yearbook* 2001, 357.

⁽¹⁰¹⁾ La proposta era venuta dall'Associazione italiana e da quelle del Canada e della Francia nel corso dei lavori dell'*Uniformity Sub-Committee*; sul punto cfr. *CMI Yearbook* 1995, 186; in tal senso F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, cit., 19.

⁽¹⁰²⁾ Cfr. F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, cit., 19.

In precedenza, infatti, sia l'*Harter Act* ⁽¹⁰³⁾ che il *Water-Carriage of Goods Act* canadese del 1910 non prevedevano alcuna limitazione temporale dell'obbligo di mantenere la nave in stato di navigabilità ed, anzi, il *Water-Carriage of Goods Act* sanciva espressamente la nullità delle clausole che imponevano l'obbligo di «*make and keep the ship seaworthy*» ⁽¹⁰⁴⁾.

Il problema della limitazione dell'obbligo all'inizio del viaggio era stato strenuamente discusso prima di deciderne l'introduzione nella Convenzione di Bruxelles del 1924, ma oggi la sua previsione risulterebbe quanto mai anacronistica e inopportuna specialmente alla luce delle disposizioni introdotte dall'*International Safety Management Code* che si pone in netto contrasto con la limitazione dell'obbligo suddetto ⁽¹⁰⁵⁾.

Le obiezioni che sono state sollevate per sostenere la limitazione dell'obbligo sono principalmente due: da un lato, si è sostenuto che il vettore, nel corso del viaggio, non potrebbe adempiere all'obbligo di mantenere la nave in stato di navigabilità o, comunque, non potrebbe adempiervi con la stessa efficacia ed efficienza impiegate quando la nave si trova ancora nel porto, dimenticando, tuttavia, che si tratta pur sempre di un'obbligazione di diligenza, il cui adempimento deve essere valutato in relazione

⁽¹⁰³⁾ L'*Harter Act* risale al 13 febbraio 1893 e costituisce lo strumento con cui vennero regolati i rapporti relativi ad ogni nave che trasportasse merci da e tra i porti degli Stati Uniti e porti stranieri; l'importanza e la validità delle regole raccolte in questo testo è dimostrata dal loro integrale recepimento nelle Regole dell'Aja. Per un approfondimento sull'*Harter Act* si veda, in particolare, G. RICCARDELLI, *Harter Act*, in *Enc. dir.*, XIX, 1970, 946.

⁽¹⁰⁴⁾ Cfr. F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, cit., 19.

⁽¹⁰⁵⁾ Tra gli obblighi previsti dal Codice ISM, infatti, vi è non solo quello di precisare la responsabilità del vettore, ma anche quello di adottare determinate procedure necessarie alla manutenzione della nave. Cfr. F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, cit., 20.

alla situazione concreta e che, qualora vi sia una violazione del Codice ISM tale da determinare una perdita o un danno, il vettore deve comunque rispondere nei confronti del caricatore; dall'altro lato, è stato osservato che l'obbligo di mantenere la nave in stato di navigabilità discenderebbe da quello di aver cura del carico trasportato, già previsto dalle Regole dell'Aja-Visby ⁽¹⁰⁶⁾, dimenticando, tuttavia, la classica distinzione tra obblighi riferiti alla nave ed obblighi riferiti al carico ⁽¹⁰⁷⁾.

Da ultimo, si rileva come, nonostante la positiva introduzione della norma che prevede l'obbligo di mantenere la nave in stato di navigabilità nel corso del viaggio, non sembra che la sua formulazione sia stata realizzata in maniera pienamente soddisfacente poiché all'originaria espressione introdotta dalle Regole dell'Aja-Visby «*before and at the beginning of the voyage*» sono state aggiunte le parole «*and during*»; tale modifica, in verità, potrebbe dare adito a difformi interpretazioni in quanto si potrebbe ipotizzare che l'obbligo di mantenere la nave in stato di navigabilità abbia termine con l'arrivo a destinazione, escludendo il periodo di scaricamento della merce ⁽¹⁰⁸⁾.

Per tali ragioni, quindi, alcuni Autori suggeriscono che, probabilmente, sarebbe stato preferibile mantenere inalterata la regola di cui all'art. 3 delle Regole dell'Aja-Visby ed aggiungere una nuova disposizione che regolasse gli obblighi del vettore nel corso del viaggio, fino al compimento delle operazioni di scarico della merce trasportata ⁽¹⁰⁹⁾.

⁽¹⁰⁶⁾ Cfr. l'art. 3, par. 2, delle Regole dell'Aja-Visby e l'art. 5.2.1 del *Draft Instrument*, in *Dir. mar.*, 2002, 369. Sul punto si veda anche App. Genova, 16 giugno 1993, in *Dir. mar.*, 1993, 733.

⁽¹⁰⁷⁾ In questo senso F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, cit., 21.

⁽¹⁰⁸⁾ F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, cit., 21.

⁽¹⁰⁹⁾ In tal senso F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, cit., 21, i quali suggeriscono anche un'ipotetica formulazione di tale norma aggiuntiva:

2.3 Responsabilità del vettore e onere della prova.

Poiché l'obbligazione assunta dal vettore ha natura di obbligazione di mezzi, la relativa responsabilità non dipende dal mancato raggiungimento del risultato, ovvero dalla riconsegna in buono stato delle merci trasportate, ma dalla mancata esecuzione dell'obbligazione in parola con la dovuta diligenza, oltre che dall'apprestamento e conservazione in buona efficienza dei mezzi impiegati ⁽¹¹⁰⁾; si fonda, quindi, su una "presunzione di colpa" a carico del vettore ⁽¹¹¹⁾.

La disciplina introdotta dall'art. 17 in relazione alla distribuzione dell'onere della prova è laboriosa e caratterizzata da notevole complessità, ma cerca di superare le incertezze interpretative che hanno permesso al vettore di andare esente da responsabilità nel vigore della disciplina introdotta dalle Regole dell'Aja-Visby ⁽¹¹²⁾.

In particolare, la norma in analisi prevede quattro fasi in cui l'interessato al carico ed il vettore hanno l'onere di fornire determinate prove e controprove, dando vita

«The obligations set out in Article __ shall also be fulfilled, to the extent that this is reasonably possible, throughout the period during which the goods are on board the ship and during discharge of the good from the ship».

⁽¹¹⁰⁾ Cfr. S. TURCI, *Riflessioni sulla distribuzione degli oneri probatori nelle Rotterdam Rules*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri* - numero speciale di *Dir. mar.*, 2010, 1114; S.M. CARBONE, *Trattato di Diritto Civile e Commerciale - Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 290. Per un approfondimento dottrinale si veda G. Righetti, *Trattato di diritto marittimo*, II, cit., 427.

⁽¹¹¹⁾ S. VERNIZZI, *Le (future) Regole di Rotterdam: alcune considerazioni sulla nuova convenzione in materia di trasporto internazionale di merci che si svolga in tutto o in parte per mare*, in *Resp. civ. e prev.*, 2009, 5, 1154.

⁽¹¹²⁾ In tal senso F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1176; S.M. CARBONE, *Trattato di Diritto Civile e Commerciale - Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 292.

a quella che in dottrina è stata definita una sorta di «*ping-pong burden of proof situation*»⁽¹¹³⁾.

Con la disposizione di cui all'art. 17, par. 1, infatti, si prevede una prima fase in cui l'interessato al carico deve provare non solo il danno, l'ammanco parziale delle merci o l'eventuale ritardo, ma anche che tali eventi si siano verificati durante il periodo di responsabilità del vettore⁽¹¹⁴⁾.

Di fatto, in relazione all'eventuale danno o avaria della merce, per l'interessato al carico sarà sufficiente dimostrare che le condizioni o la qualità dei beni trasportati al momento dell'arrivo sono diverse da quelle sussistenti al momento della spedizione⁽¹¹⁵⁾.

Come noto, il periodo durante il quale il vettore deve essere considerato responsabile ha inizio con la consegna della merce al vettore stesso o ad una *performing party* e termina con la riconsegna al destinatario o ad un suo incaricato⁽¹¹⁶⁾, salvo il

⁽¹¹³⁾ Così K. MBIAH, *The Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: the Liability and Limitation of Liability Regime*, in *CMI Yearbook 2007-2008*, II, 291.

⁽¹¹⁴⁾ L'art. 17, par. 1, delle Regole di Rotterdam dispone che «*The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4*».

⁽¹¹⁵⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Trattato di Diritto Civile e Commerciale - Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 293.

⁽¹¹⁶⁾ L'art. 12, par. 1, delle Regole di Rotterdam prevede, infatti, che «*The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered*». Si parla, quindi, di una responsabilità *door-to-door*, più ampia di quella prevista dalle Regole dell'Aja-Visby. Per un approfondimento sul punto si veda F. BERLINGIERI, *The period of responsibility and the basis of liability of the carrier*, in *Dir. mar.*, 1993, 925.

caso in cui consegna e riconsegna avvengano attraverso enti appositamente preposti⁽¹¹⁷⁾.

Similmente a quanto previsto dall'art. III, lett. b), delle Regole dell'Aja-Visby, viene in rilievo la disposizione di cui all'art. 23 delle Regole di Rotterdam che pone a favore del vettore una presunzione semplice di consegna delle merci all'avente diritto in uno stato conforme a quanto da quest'ultimo descritto nei dati contrattuali, a meno che il ricevente non comunichi al vettore o alla *performing party*, al momento della presa in consegna o entro sette giorni in caso di danni non apparenti, la perdita o il danno subiti dalle merci, indicandone la natura generale.

Il reclamante, in ogni caso, ha ampie possibilità di provare sia l'esistenza che l'entità del danno, della perdita o dell'avaria subita dalla merce in quanto può avvalersi non solo delle opportunità concesse dalle Regole di Rotterdam, ma anche dei mezzi di prova previsti da ciascun ordinamento, tanto più che le Regole stesse nulla precisano su quali siano i mezzi di prova effettivamente utilizzabili⁽¹¹⁸⁾.

⁽¹¹⁷⁾ In questo caso, infatti, la responsabilità del vettore comincia solo con la presa in carico e termina con la riconsegna all'ente in parola. Ipotesi simile si poteva riscontrare nel nostro ordinamento con il cosiddetto "sbarco di amministrazione" che obbligava il vettore a consegnare le merci trasportate ad un'impresa determinata, appositamente autorizzata a riceverle e riconsegnarle all'avente diritto. Per un approfondimento in merito si vedano Cass., 24 luglio 1969, in *Dir. mar.*, 1969, 294 e App. Genova, 2 dicembre 1988, in *Dir. mar.*, 1989, 804.

⁽¹¹⁸⁾ Cfr. S. TURCI, *Riflessioni sulla distribuzione degli oneri probatori nelle Rotterdam Rules*, cit., 1119. L'Autore specifica come nella pratica esistano numerosi casi in cui il danno è chiaramente riconducibile all'attività di trasporto senza necessità di fornire alcun particolare tipo di prova; tra questi riporta l'esempio dei danni derivanti dal bagnamento da acqua di mare, dei danni causati a bordo della nave derivanti dallo spostamento del carico trasportato, dei danni causati da incendio o da riscaldamento del carico, ovvero dei danni causati al carico da un urto o un incagliamento. In altri casi la prova risulta più difficile. In questo senso le Regole di Rotterdam hanno ampliato il novero dei documenti di trasporto che il vettore è tenuto ad

Nella seconda fase il vettore ha la possibilità di fornire una prova di tipo alternativo. Ai sensi dell'art. 17, par. 2, infatti, viene esonerato in tutto o in parte dalla sua responsabilità se prova che la causa o una delle cause del danno, della perdita o del ritardo non è imputabile a sua colpa o a colpa di una qualsiasi delle persone del cui operato egli risponda, menzionate nell'art. 18 ⁽¹¹⁹⁾.

emettere su richiesta del caricatore; se il documento di trasporto è negoziabile deve essere considerato, nel nostro ordinamento, come le attuali polizze emesse nel vigore della Convenzione di Bruxelles (ovvero come titolo di credito rappresentativo delle merci viaggianti). Secondo l'Autore, quindi, nel caso in cui vi sia una dichiarazione che attesti l'apparente buon ordine e condizione della merce presa in consegna dal vettore, si deve necessariamente ritenere che la mancanza di indicazione relative ad eventuali vizi valga, in caso di accertati danni all'arrivo, quantomeno alla stregua di una presunzione a favore del reclamante che il danno si sia verificato nel periodo in cui le merci erano affidate al vettore. Quest'ultimo non sempre è legittimato a fornire una prova contraria: vds. l'art. 41 delle Regole di Rotterdam ai sensi del quale *«Except to the extent that the contract particulars have been qualified in the circumstances and in the manner set out in article 40:(a) A transport document or an electronic transport record is prima facie evidence of the carrier's receipt of the goods as stated in the contract particulars;(b) Proof to the contrary by the carrier in respect of any contract particulars shall not be admissible, when such contract particulars are included in:(i) A negotiable transport document or a negotiable electronic transport record that is transferred to a third party acting in good faith; or (ii) A non-negotiable transport document that indicates that it must be surrendered in order to obtain delivery of the goods and is transferred to the consignee acting in good faith;(c) Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible against a consignee that in good faith has acted in reliance on any of the following contract particulars included in a non-negotiable transport document or a non-negotiable electronic transport record: (i) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 1, when such contract particulars are furnished by the carrier;(ii) The number, type and identifying numbers of the containers, but not the identifying numbers of the container seals; and (iii) The contract particulars referred to in article 36, paragraph 2»*.

⁽¹¹⁹⁾ Ai sensi dell'art. 17, par. 2, delle Regole di Rotterdam *«The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18»*.

Il vettore dovrà dimostrare di essere esente da colpa e, quindi, di aver eseguito la prestazione di trasporto con la diligenza necessaria, qualificata da adeguata professionalità. La diligenza richiesta non riguarda solo gli obblighi relativi al carico e quelli relativi alla nave ed allo stato di navigabilità di quest'ultima, ma si riferiscono anche alla specifica formazione del personale oltre che all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro (¹²⁰).

In via alternativa, secondo quanto previsto dall'art. 17, par. 3, delle Regole di Rotterdam, il vettore è esonerato in tutto o in parte dalla sua responsabilità ove riesca a provare che il danno, la perdita o il ritardo (qualora ovviamente fosse previsto un termine per la consegna nel contratto di trasporto) sono riconducibili ad uno o più degli elencati pericoli eccettuati (¹²¹). In questa ipotesi, l'onere di provare la responsabilità del vettore ricade nuovamente sul reclamante (¹²²).

(¹²⁰) Così S. TURCI, *Riflessioni sulla distribuzione degli oneri probatori nelle Rotterdam Rules*, cit., 1121.

(¹²¹) L'art. 17, par. 3, delle Regole di Rotterdam, similmente a quanto disposto dall'art. IV delle Regole dell'Aja-Visby, prevede che *«the carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay: (a) Act of God; (b) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters; (c) War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions; (d) Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18; (e) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour; (f) Fire on the ship; (g) Latent defects not discoverable by due diligence; (h) Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34; (i) Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee; (j) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising*

Rispetto a quanto previsto in merito dalle Regole dell'Aja-Visby, si è osservato che le differenze sarebbero solo formali ed i pericoli eccettuati indicati, di fatto, coinciderebbero con quelli previsti dall'attuale normativa internazionale ⁽¹²³⁾, ad esclusione della colpa nautica e l'incendio.

Ai sensi dell'art. 17, par. 4, ancora, il reclamante può fornire la prova che la colpa del vettore, o di una delle persone del cui operato egli risponde, ha causato o ha contribuito a causare l'evento o la circostanza esonerativa invocata dal vettore che, quindi, sarà considerato responsabile. In via alternativa, l'interessato al carico può provare che ad aver cagionato il danno, la perdita o il ritardo, sia stato un altro evento, diverso dal pericolo eccettuato invocato dal vettore e in tal caso, il vettore sarà responsabile qualora non riesca a dimostrare che tale evento o circostanza non è attribuibile a sua colpa o a colpa di uno dei soggetti del cui operato deve rispondere ⁽¹²⁴⁾.

from inherent defect, quality, or vice of the goods; (k) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier; (l) Saving or attempting to save life at sea; (m) Reasonable measures to save or attempt to save property at sea; (n) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or (o) Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16».

⁽¹²²⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Trattato di Diritto Civile e Commerciale - Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 293.

⁽¹²³⁾ In tal senso S. TURCI, *Riflessioni sulla distribuzione degli oneri probatori nelle Rotterdam Rules*, cit., 1122.

⁽¹²⁴⁾ Cfr. l'art. 17, par. 4, delle Regole di Rotterdam: «*Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay: (a) If the claimant proves that the fault of the carrier or of a person referred to in article 18 caused or contributed to the event or circumstance on which the carrier relies; or (b) If the claimant proves that an event or circumstance not listed in paragraph 3 of this article contributed to the loss, damage, or delay, and the carrier cannot prove that this event or circumstance is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18*».

Tale previsione conferma che i pericoli eccettuati di cui al par. 3 determinano un'inversione dell'onere probatorio e costituiscono semplicemente una presunzione di irresponsabilità del vettore che può sempre essere superata dall'interessato al carico fornendo una prova contraria ⁽¹²⁵⁾.

Il par. 5 dell'art. 17 precisa inoltre che, nonostante quanto previsto dal par. 3, il vettore rimane responsabile per la perdita, il danno o il ritardo, qualora l'interessato al carico fornisca la prova che l'evento da lui invocato è stato in tutto o in parte determinato da innavigabilità della nave, da armamento, equipaggiamento o fornitura impropri, ovvero da inadeguatezza delle stive o dei mezzi forniti per l'esecuzione del trasporto ⁽¹²⁶⁾.

Il vettore ha la possibilità di provare che il danno, la perdita o il ritardo non è stato causato da innavigabilità della nave, da inadeguata preparazione dell'equipaggio o da inadeguatezza dei mezzi utilizzati per il trasporto, oppure può fornire la prova di aver assolto all'obbligo di esercitare una ragionevole diligenza, conformemente a quanto previsto dall'art. 14.

⁽¹²⁵⁾ In tal senso S. TURCI, *Riflessioni sulla distribuzione degli oneri probatori nelle Rotterdam Rules*, cit., 1122. Cfr. anche S.M. CARBONE, *Trattato di Diritto Civile e Commerciale - Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 293.

⁽¹²⁶⁾ L'art. 17, par. 5, delle Regole di Rottedam dispone: «*The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if: (a) The claimant proves that the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by (i) the unseaworthiness of the ship; (ii) the improper crewing, equipping, and supplying of the ship; or (iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried, or any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of the goods; and (b) The carrier is unable to prove either that: (i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5 (a) of this article caused the loss, damage, or delay; or (ii) that it complied with its obligation to exercise due diligence pursuant to article 14*».

Il par. 6 dell'art. 17, specifica inoltre che, qualora la responsabilità del vettore venga in parte esclusa, questi sarà responsabile soltanto per quella parte di perdita, danno o ritardo imputabile alla circostanza o all'evento di cui deve rispondere ⁽¹²⁷⁾.

In conclusione, emerge chiaramente come le Regole di Rotterdam rappresentino un'evoluzione dei precedenti strumenti di diritto internazionale uniforme ⁽¹²⁸⁾, ma si innestano sul solco della normativa tradizionale, introducendo significative precisazioni ed innovando diversi aspetti della Convenzione di Bruxelles della quale si lamentava il sostanziale superamento in particolar modo con riferimento agli aspetti relativi alla responsabilità ⁽¹²⁹⁾.

Al fine di ottenere un ampio consenso e determinare il ritorno all'uniformità di disciplina nel settore del trasporto marittimo di merci, infatti, nel corso dei lavori preparatori sono stati presi in considerazione non solo le opinioni della dottrina, ma anche degli operatori commerciali ⁽¹³⁰⁾, cercando di sviluppare ed attualizzare i

⁽¹²⁷⁾ Cfr. art. 17, par. 6, delle Regole di Rotterdam: «*When the carrier is relieved of part of its liability pursuant to this article, the carrier is liable only for that part of the loss, damage or delay that is attributable to the event or circumstance for which it is liable pursuant to this article*».

⁽¹²⁸⁾ Come ha affermato M.F. STURLEY, *The UNCITRAL Carriage of Goods Convention: Changes to Existing Law*, in *Yearbook*, 2007-2008, 255: «*If we focus on the big picture, the Draft Convention's proposed changes to existing law are not earthshattering. The new convention is deliberately evolutionary, not revolutionary.*».

⁽¹²⁹⁾ Così S.M. CARBONE, *Trattato di Diritto Civile e Commerciale - Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 294.

⁽¹³⁰⁾ Come si evince dal doc. A/CN.9/645, in www.uncitral.org, ai lavori preparatori delle Regole di Rotterdam sono state invitate a partecipare tredici organizzazioni: European Commission, Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail, League of Arab States, Association of American Railroads, BIMCO, Comité Maritime International, European Shippers' Council, International Chamber of Commerce, International Chamber of Shipping, International Federation of Freight Forwarders Associations, International Group of

precedenti strumenti di regolamentazione e realizzando, in fin dei conti, un compromesso tra tradizione e modernità ⁽¹³¹⁾ che, tuttavia, appare di difficile applicazione pratica non solo a causa della corposità del testo definitivo, ma anche per l'inserimento di alcune disposizioni che sicuramente non contribuiranno al successo della nuova normativa uniforme ⁽¹³²⁾.

2.4 Il regime della responsabilità per le merci caricate sopra coperta.

Come specificato dall'art. 25 delle Regole di Rotterdam, la Convenzione è applicabile anche ai casi di trasporto merci sopra coperta. La responsabilità del vettore, tuttavia, varia a seconda che la carica sopra coperta sia permessa, non sia espressamente consentita, ovvero sia stata effettuata in violazione dell'accordo espresso di trasportare le merci sotto coperta ⁽¹³³⁾.

Ai sensi dell'art. 25, par. 1, le merci possono essere trasportate sopra la coperta di una nave solo se (a) tale trasporto è obbligatorio per legge, (b) le merci vengono trasportate in *containers* o in veicoli adatti al trasporto sopra coperta, qualora la coperta sia adatta ad effettuare tale tipo di trasporto, e (c) il trasporto sopra coperta è effettuato

Protection and Indemnity Clubs, European Law Students' Association, World Maritime University.

⁽¹³¹⁾ In tal senso P. DELEBECQUE, *The New Convention on International Contract of Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: a Civil Law Prospective*, in *Yearbook*, 2007-2008, 264.

⁽¹³²⁾ Tra queste vi è sicuramente l'eliminazione della colpa nautica dall'elenco dei pericoli eccettuati; sul punto ci si soffermerà ampiamente nel capitolo successivo.

⁽¹³³⁾ Cfr. F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1178.

in conformità a quanto stabilito nel contratto di trasporto stesso, agli usi, ai costumi e alle pratiche del commercio in questione (¹³⁴).

Il regime di responsabilità del vettore appena analizzato si applica integralmente alle ipotesi di trasporto sopra coperta effettuate con le modalità di cui alla lettera (b), mentre, ai sensi del par. 2 dell'art. 25, il vettore non è responsabile per la perdita o il danno alle merci, né per il ritardo nella consegna, determinato dai particolari rischi che connotano il trasporto sopra coperta qualora tale trasporto sia obbligatorio per legge ovvero sia conforme al contratto stipulato tra le parti, agli usi, ai costumi e alle vigenti pratiche del commercio (¹³⁵).

Per quanto concerne i rapporti con i terzi che hanno acquistato in buona fede un documento di trasporto o un documento elettronico negoziabili, la caricazione sopra coperta deve essere espressamente indicata qualora il trasporto venga effettuato nell'ipotesi *sub* (c); diversamente, infatti, la caricazione sopra coperta deve considerarsi come non consentita (¹³⁶). Non così per i casi *sub* (a) e *sub* (b) poiché in tali ipotesi i

(¹³⁴) Si veda l'art. 25, par. 1, Regole di Rotterdam: «*Goods may be carried on the deck of a ship only if: (a) Such carriage is required by law; (b) They are carried in or on containers or vehicles that are fit for deck carriage, and the decks are specially fitted to carry such containers or vehicles; or (c) The carriage on deck is in accordance with the contract of carriage, or the customs, usages or practices of the trade in question*».

(¹³⁵) Cfr. art. 25, par. 2, Regole di Rotterdam: «*The provisions of this Convention relating to the liability of the carrier apply to the loss of, damage to or delay in the delivery of goods carried on deck pursuant to paragraph 1 of this article, but the carrier is not liable for loss of or damage to such goods, or delay in their delivery, caused by the special risks involved in their carriage on deck when the goods are carried in accordance with subparagraphs 1 (a) or (c) of this article*».

(¹³⁶) In tal senso F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1178.

terzi sono già a conoscenza del fatto che le merci devono, nel primo caso, o possono, nel secondo caso, essere caricate sopra coperta per l'effettuazione del trasporto (¹³⁷).

Se il trasporto sopra coperta avviene in casi in cui tale modalità non sia espressamente consentita, il vettore è responsabile per il ritardo nella consegna delle merci, la perdita o il danno causati esclusivamente dalla modalità di trasporto adottata e, in tal caso, non ha diritto di avvalersi delle difese previste dall'art. 17 della Convenzione, in particolare, dell'inversione dell'onere della prova di cui al par. 3 (¹³⁸).

Da ultimo, se il vettore ed il caricatore hanno espressamente convenuto che le merci sarebbero state trasportate sotto coperta, ed il vettore ha effettuato il trasporto in violazione di tale accordo, non solo quest'ultimo è responsabile per la perdita, il danno o il ritardo che siano dipesi dalla caricazione sopra coperta, ma perde il diritto di avvalersi del beneficio della limitazione della responsabilità di cui all'art. 61 della Convenzione stessa (¹³⁹). In tal caso, poiché l'inadempimento del vettore è più grave di quello considerato nelle precedenti ipotesi, si ritiene che quest'ultimo non possa

(¹³⁷) Cfr. art. 25, par. 4, Regole di Rotterdam: «*The carrier is not entitled to invoke subparagraph 1 (c) of this article against a third party that has acquired a negotiable transport document or a negotiable electronic transport record in good faith, unless the contract particulars state that the goods may be carried on deck*».

(¹³⁸) Si veda l'art. 25, par. 3, Regole di Rotterdam: «*If the goods have been carried on deck in cases other than those permitted pursuant to paragraph 1 of this article, the carrier is liable for loss of or damage to the goods or delay in their delivery that is exclusively caused by their carriage on deck, and is not entitled to the defences provided for in article 17*».

(¹³⁹) Cfr. art. 25, par. 5, Regole di Rotterdam: «*If the carrier and shipper expressly agreed that the goods would be carried under deck, the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability for any loss of, damage to or delay in the delivery of the goods to the extent that such loss, damage, or delay resulted from their carriage on deck*».

comunque fare riferimento alle difese previste dall'art. 17, par. 3, anche se nella disposizione in analisi non viene fatta tale precisazione (¹⁴⁰).

2.5 Il regime della responsabilità relativo al trasporto anteriore o successivo al trasporto marittimo.

Per evitare il possibile contrasto tra la Convenzione di Rotterdam, applicabile anche al trasporto multimodale, e le altre convenzioni che disciplinano il trasporto di merci, è stato introdotto l'art. 26 il quale regola il regime della responsabilità del vettore in relazione al trasporto che precede o che segue la fase marittima (¹⁴¹).

In particolare, si è previsto che qualora la perdita, il danno, l'evento o la circostanza che ha causato il ritardo nella consegna delle merci si verifichi prima della caricazione sulla nave o successivamente al loro sbarco, le disposizioni delle Regole di Rotterdam non prevalgono su quelle di un'altra convenzione che sarebbe stata

(¹⁴⁰) Sul punto si veda F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1179.

(¹⁴¹) Tra le convenzioni che disciplinano il trasporto di merci, devono ricordarsi la Convenzione sul contratto di trasporto internazionale stradale di merce (CMR) firmata a Ginevra il 19 maggio 1956, come modificata dal protocollo 5 luglio 1978, la Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari firmata a Berna il 9 maggio 1980, come modificata dal Protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 (COTIF-CIM) e la Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Montreal il 28 maggio 1999 (Convenzione di Montreal). Per un approfondimento si vedano: A.G. LANA, *Presupposti di applicazione della CMR*, in *Dir. trasp.*, 1992, 751; A. ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasp.*, 2000, 7.

applicabile se il caricatore avesse stipulato un diverso contratto di trasporto relativo alla sola fase nel corso della quale si è verificata la perdita, il danno o il ritardo (¹⁴²).

Poiché la norma rimanda alle convenzioni in vigore al momento della perdita, del danno o del ritardo, si ritiene che possa farsi riferimento anche a convenzioni adottate o entrate in vigore successivamente alle Regole di Rotterdam, oltre che, a maggior ragione, a convenzioni precedenti, ma modificate con protocolli successivi all'adozione ed all'entrata in vigore della Convenzione in analisi; diversamente, la proposta ripetutamente avanzata di estendere alle leggi nazionali la precedenza sulla Convenzione di Rotterdam non è stata accolta in quanto avrebbe certamente creato incertezza sulla normativa applicabile, consentendo, inoltre, agli Stati contraenti di limitare o di escludere l'applicazione delle Regole successivamente alla ratifica senza alcuna formalità e senza informare gli altri Stati contraenti (¹⁴³).

In ogni caso, la prevalenza di altre convenzioni rispetto alle Regole di Rotterdam viene limitata solamente ad alcuni aspetti, quali la responsabilità del vettore, la relativa limitazione e il termine per l'esercizio dell'azione, mentre, per quanto concerne gli altri

(¹⁴²) Cfr. art. 26, Regole di Rotterdam: *«When loss of or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstance causing delay: (a) Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any of the carrier's activities if the shipper had made a separate and direct contract with the carrier in respect of the particular stage of carriage where the loss of, or damage to goods, or an event or circumstance causing delay in their delivery occurred; (b) Specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; and (c) Cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument».*

(¹⁴³) Così F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1179.

profili non espressamente menzionati nell'art. 26, la Convenzione di Rotterdam resta comunque applicabile ⁽¹⁴⁴⁾.

La soluzione ideale, in realtà, sarebbe stata quella di prevedere un'applicazione generale delle Regole di Rotterdam all'intero periodo di responsabilità del vettore, dal momento in cui quest'ultimo assume la custodia delle merci fino a quando le riconsegna al destinatario, a prescindere dal momento in cui la perdita, il danno o il ritardo si sono verificati ⁽¹⁴⁵⁾, ma ciò avrebbe certamente determinato una sostanziale disapplicazione delle altre convenzioni relative al trasporto effettuato prima e dopo quello marittimo.

⁽¹⁴⁴⁾ Le altre convenzioni non prevalgono sulle Regole di Rotterdam per quanto concerne, ad esempio, le obbligazioni e la responsabilità del caricatore, i documenti di trasporto, il diritto di controllo e la consegna; sul punto si veda, infatti, F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1180.

⁽¹⁴⁵⁾ Così F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, cit., 1179.

CAPITOLO 3

GLI EVENTI ESONERATIVI

DELLA RESPONSABILITA' DEL VETTORE

Il regime della responsabilità del vettore marittimo affonda le proprie radici nell'orientamento, affermatosi nel corso della seconda metà del XIX secolo, per il quale le compagnie di navigazione inserivano nelle polizze di carico clausole di esonero da responsabilità in relazione ad una serie di avvenimenti propri della navigazione marittima, in quanto non volevano che le conseguenze di tali accadimenti fossero poste a loro carico (¹⁴⁶).

Le determinazioni invalse nella pratica sono state successivamente razionalizzate nella Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla polizza di carico che ha sostanzialmente confermato il sistema degli esoneri, introducendo tuttavia una limitazione mediante la specifica e precisa individuazione dei fattori esonerativi della responsabilità del vettore marittimo ed assegnando al regime in parola carattere inderogabile, se non in favore del caricatore (¹⁴⁷).

Nel trasporto marittimo internazionale di cose, quindi, il vettore non risponde dei danni o della perdita delle merci qualora tali eventi siano derivati da uno dei c.d. pericoli eccettuati tassativamente previsti.

⁽¹⁴⁶⁾ Così A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2004, 224.

⁽¹⁴⁷⁾ Cfr. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 224.

3.1 L'eliminazione della colpa nautica.

Uno dei più importanti criteri di ripartizione dell'onere della prova e della responsabilità per i danni subiti dalle merci trasportate tra il vettore e l'interessato al carico nel regime previsto dalle Regole dell'Aja-Visby è costituito dalla distinzione tra la colpa nautica e la colpa commerciale dei dipendenti e preposti del vettore ⁽¹⁴⁸⁾.

In particolare, la colpa nautica viene definita dall'art. 4, par. 2, lett. a) delle Regole dell'Aja-Visby, come «*act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship*» e costituisce uno dei principali eventi esonerativi della responsabilità del vettore ⁽¹⁴⁹⁾.

La sua distinzione con la colpa commerciale, di carattere residuale, relativa ad ogni colpa degli ausiliari del vettore non rientrante nella colpa nautica e non menzionata dalle Regole dell'Aja-Visby, trova la sua origine nell'esigenza di limitare la portata della *negligence clause* grazie alla quale, prima dell'entrata in vigore delle Regole dell'Aja-Visby, il vettore veniva esonerato da qualsiasi colpa riferibile all'equipaggio ⁽¹⁵⁰⁾.

La nozione di colpa nautica si distingue in colpa «*in the navigation*» e colpa «*in the management of the ship*» per indicare, rispettivamente, i comportamenti relativi all'attività nautica in senso stretto (ad es. errori di manovra, difetto di ancoraggio, ecc.) ovvero la manutenzione della nave, riferita a tutte le parti che attengono alla navigabilità

⁽¹⁴⁸⁾ Cfr. G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, 746.

⁽¹⁴⁹⁾ Per un approfondimento in merito alla colpa nautica si veda: G. RICCARDELLI, *La colpa nautica*, Padova, 1965; E. SPASIANO, *Colpa nautica e colpa commerciale*, in *Riv. dir. civ.*, 1977, I, 717.

⁽¹⁵⁰⁾ Sul punto L. TULLIO, *Responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di cose*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, II, coordinato da A. ANTONINI, Milano, 2008, 187.

(ad es. motori, scafo, ecc.); diversamente, la manutenzione della nave relativa alle parti strettamente connesse al suo uso commerciale (ad es. stive, impianti di raffreddamento, ecc.), rientra nel concetto di colpa commerciale ⁽¹⁵¹⁾.

La distinzione in parola è, comunque, tutt'altro che pacifica ⁽¹⁵²⁾ e i dubbi e le incertezze rilevati sia dalla dottrina che dalla giurisprudenza nella definizione e nell'applicazione della colpa nautica sono una delle ragioni che hanno portato all'esclusione di questa causa esonerativa della responsabilità del vettore sia nella Convenzione di Amburgo che nelle Regole di Rotterdam.

In particolare, le Regole di Amburgo hanno imposto al vettore l'obbligo di provare di aver adottato tutte le misure ragionevolmente necessarie per impedire il verificarsi di un evento dannoso alla merce ⁽¹⁵³⁾; più genericamente, non sembra più possibile concedere l'esclusione della responsabilità del vettore sulla base di negligenze

⁽¹⁵¹⁾ In tal senso L. TULLIO, *Responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di cose*, cit., 188. L'Autore evidenzia come il concetto di colpa nell'amministrazione della nave e la sua distinzione dalla colpa commerciale resti, comunque, controverso e rileva come la giurisprudenza italiana si riferisca alle parti della nave sulle quali si esplica l'atto colpevole al fine di giungere ad una soluzione: se si tratta di parti connesse alla navigabilità della nave si ha di colpa nautica, mentre qualora si tratti di parti connesse alla conservazione del carico, la colpa è commerciale. Cfr. Cass., 29 maggio 1990, n. 5031, in *Giur. it.*, 1990, I-1, 1706.

⁽¹⁵²⁾ Per un approfondimento in merito alle varie posizioni assunte sul punto dalla dottrina e dalla giurisprudenza, cfr. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, Milano, 2010, 324.

⁽¹⁵³⁾ Ai sensi dell'art. 5, par. 1, Regole di Amburgo: «*The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in Article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences*».

professionali dei dipendenti o preposti del vettore nell'esercizio delle attività loro attribuite⁽¹⁵⁴⁾.

In realtà, il pericolo eccettuato relativo alla colpa nautica è stato ritenuto non più adeguato all'attuale sviluppo della responsabilità civile ed alla uniformizzazione del diritto del trasporti⁽¹⁵⁵⁾; non solo, ma sono state ritenute infondate le considerazioni relative ad un sicuro e incontenibile aumento dei complessivi costi del trasporto marittimo di merci quale necessaria conseguenza dell'eliminazione dall'elenco dei pericoli eccettui della colpa nautica. Alcuni Autori, infatti, hanno evidenziato come il vettore marittimo sarà senza dubbio costretto a sostenere costi assicurativi più esosi a causa del sicuro incremento del contenzioso, delle difficoltà di recupero effettivo degli importi dovuti, nonché delle modalità di calcolo dei premi assicurativi a carico del vettore, usualmente riferite al rischio più elevato⁽¹⁵⁶⁾.

Invero, l'analisi economica dei costi ha evidenziato come non vi sia stato un aumento così decisivo e determinante⁽¹⁵⁷⁾ e, anzi, si è rilevata l'incoerenza di una

⁽¹⁵⁴⁾ Così S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 333.

⁽¹⁵⁵⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 334, nonché F. BERLINGIERI, *The period of responsibility and the basis of liability of the carrier*, relazione presentata all'International Colloquium «The Hamburg Rules: a choice for the EEC?» - Anversa, 18-19 novembre 1993, in *Dir. mar.*, 1993, 934.

⁽¹⁵⁶⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 334; C.W.H. GOLDIE, *Effect of the Hamburg Rules on Shipowners' Liability Insurance*, in *Jour. mar. law and comm.*, vol. 24, I, 1993, 111; M. F. STURLEY, *Changing Liability Rules and Marine Insurance: Conflicting Empirical Arguments about Hague, Visby, and Hamburg in a Vacuum of Empirical Evidence*, in *Jour. mar. law and comm.*, vol. 24, I, 1993, 119.

⁽¹⁵⁷⁾ Sul punto si veda L. TULLIO, *L'insuccesso delle Regole di Amburgo: approccio di analisi economica*, in *Dir. trasp.*, 2007, 743.

disposizione che esonera il soggetto responsabile dei propri dipendenti e preposti per gli atti ed i comportamenti tenuti da questi ultimi ⁽¹⁵⁸⁾.

In merito alla mancata inclusione della colpa nautica tra i pericoli eccettuati elencati dalle Regole di Rotterdam, determinante è stata l'introduzione del Codice ISM che ha influenzato notevolmente gli oneri del vettore in merito alle obbligazioni relative alla navigabilità della nave, nonché l'evoluzione tecnica e lo sviluppo tecnologico oggi raggiunto nel campo del trasporto marittimo, determinando l'inattualità ed il sostanziale anacronismo del pericolo eccettuato in questione ⁽¹⁵⁹⁾.

3.2 L'incendio.

L'incendio è stato da sempre considerato quale evento esonerativo della responsabilità del vettore a causa delle specifiche e particolari circostanze che caratterizzano la spedizione marittima, nonché dei motivi che spesso ne determinano l'insorgere come, ad esempio, le caratteristiche proprie della merce trasportata che, a volte, possono portare a fenomeni di autocombustione della stessa.

Secondo l'art. 4, par. 2, lett. b) delle Regole dell'Aja-Visby ⁽¹⁶⁰⁾, il vettore non deve essere ritenuto responsabile per la perdita o il danno alle merci derivanti da incendio, in assenza di colpa del vettore stesso.

⁽¹⁵⁸⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 335.

⁽¹⁵⁹⁾ Sul punto S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 335.

⁽¹⁶⁰⁾ Cfr. art. 4, par. 2, lett. b), ai sensi del quale «[...] *the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from: [...] (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier*».

La norma ha posto non pochi problemi in relazione all'onere della prova spingendo sia la dottrina che la giurisprudenza a chiedersi se spettasse al vettore provare la propria assenza di colpa oppure fosse l'interessato al carico a dover provare la colpa del vettore.

Secondo una parte della dottrina, l'onere della prova ricade sul vettore il quale dovrà provare non solo che il danno è stato causato da un pericolo eccettuato, ma anche l'assenza di qualsivoglia colpa propria ⁽¹⁶¹⁾.

Altra parte della dottrina ritiene invece che sia l'interessato al carico a dover provare che l'incendio fu dovuto a colpa del vettore o dei suoi dipendenti ⁽¹⁶²⁾.

La disciplina prevista dalle Regole dell'Aja-Visby è stata sostanzialmente confermata sia dalla Convenzione di Amburgo che da quella di Rotterdam.

In particolare, con l'art. 5.4 delle Regole di Amburgo sono state superate numerose incertezze in merito all'applicazione dell'art. 4, lett. b), delle Regole dell'Aja-Visby ⁽¹⁶³⁾, nonostante le numerose critiche che hanno accompagnato la stesura della

⁽¹⁶¹⁾ In tal senso si veda L. TULLIO, *Responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di cose*, cit., 191.

⁽¹⁶²⁾ Cfr. Cass., 13 aprile 1957, n. 1273, in *Dir. mar.*, 1959, 43, e in *Riv. dir. nav.*, 1957, II, 217, con nota di G. DOMINI, *Onere della prova in caso di incendio della merce trasportata*; sempre in giurisprudenza Trib. Livorno, 14 febbraio 1996, in *Dir. mar.*, 1998, 138. In tal senso si veda anche L. PECE, *L'incendio a bordo quale pericolo eccettuato secondo la Convenzione di Bruxelles del 1924 e secondo il codice della navigazione*, in *Studi in onore di G. Berlingieri*, Genova, 1964, 402. Più recentemente S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 337.

⁽¹⁶³⁾ Ai sensi dell'art. 5.4 delle Regole di Amburgo «(a) *The carrier is liable (i) For loss or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents; (ii) For such loss, damage or delay in delivery which is proved by the claimant to have resulted from the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, in taking all measures that could reasonably be required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences. (b) In case of fire on board*

norma in questione, soprattutto in relazione alla stessa conservazione dell'incendio tra gli eventi esonerativi della responsabilità del vettore (¹⁶⁴).

Si è evidenziato, in particolare, che la previsione dell'incendio tra gli eventi esonerativi della responsabilità del vettore marittimo per perdite o danni alla merce trasportata, da un lato non incentiva l'adozione di soluzioni più avanzate in relazione agli impianti di protezione e, dall'altro, accolla ingiustamente ai soggetti interessati al carico il rischio relativo ai casi in cui le cause e le responsabilità dell'incendio restano ignote. Non solo, ma nella pratica dei trasporti emerge chiaramente la difficoltà dei destinatari delle merci di conoscere le circostanze di fatto in presenza delle quali si è verificato l'incendio con una completezza di informazione tale da riuscire a dimostrare la colpa del vettore marittimo o dei suoi dipendenti nella determinazione di tale evento; in tal modo, spesso i vettori restano di fatto esonerati da qualsiasi responsabilità qualora l'evento dannoso o la perdita della merce trasportata sia in qualche modo riconducibile causalmente ad un incendio (¹⁶⁵).

the ship affecting the goods, if the claimant or the carrier so desires, a survey in accordance with shipment practices must be held into the cause and circumstances of the fire, and a copy of the surveyor's report shall be made available on demand to the carrier and the claimant. 5 . With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied with any special instructions given to him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it is presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents».

(¹⁶⁴) Per un approfondimento in merito alle critiche sollevate si veda J.C. SWEENEY, *The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea*, in *Jour. Of Mar. Law and Comm.*, 1976, 112, nonché le discussioni riportate nei documenti A/CONF.89/C.1/SR.9 e A/CONF.89/L.ISR./11.

(¹⁶⁵) Così S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 343.

Alle critiche sollevate in merito all'opportunità di mantenere l'incendio tra le cause esonerative della responsabilità del vettore marittimo, si è contrapposta l'ingiustizia che deriverebbe dall'accollare a quest'ultimo il rischio dei danni da incendio determinato da una causa rimasta ignota, quale conseguenza necessaria dell'applicazione dell'art. 5.4 delle Regole di Amburgo; la considerazione che il vettore debba rispondere anche nei casi in cui il danno o la perdita delle merci riconducibili ad un incendio rimangono sconosciuti o in riferimento ai quali non è possibile provare un comportamento colpevole del vettore, risulta inaccettabile ed ingiusta se si rileva che normalmente l'origine dell'incendio è attribuibile a caratteristiche proprie della merce o a sua autocombustione e, quindi, in definitiva, a circostanze che non sono riferibili all'area di rischio del vettore marittimo ⁽¹⁶⁶⁾.

Per contro, si è osservato che attualmente i soggetti interessati al carico possono avvalersi senza particolare difficoltà degli accertamenti e dei riscontri effettuati in relazione alle cause che hanno determinato l'incendio e che ne hanno propagato gli effetti alla merce trasportata; in tale contesto, l'accollo ai soggetti interessati alla merce del rischio connesso alla causa ignota, nonché dell'onere della prova relativo a specifici comportamenti colpevoli del vettore marittimo o dei suoi dipendenti o preposti, appare del tutto ammissibile ⁽¹⁶⁷⁾.

Non vi sono dubbi, invece, sul fatto che il vettore debba rispondere dei danni provocati da un incendio che abbia avuto origine da un comportamento imputabile al vettore marittimo ovvero ai suoi dipendenti o preposti, in particolare al suo equipaggio, non potendosi giovare al riguardo dell'esonero relativo a loro colpe nautiche. Allo

⁽¹⁶⁶⁾ Così S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 344.

⁽¹⁶⁷⁾ Così S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 344. Per un approfondimento sul punto si veda HEALY, *Liability in Case of Fire*, in *Dir. mar.*, 1973, 220.

stesso modo, non vi sono difficoltà nell'affermare la responsabilità del vettore nel caso in cui l'incendio sia stato provocato da comportamenti negligenti o specificatamente omissivi del vettore, dei suoi dipendenti o dei suoi preposti, ovvero nel caso in cui si rilevi una mancanza di strutture ed equipaggiamenti adeguati al trasporto della merce stessa.

Le Regole di Rotterdam includono nell'elenco di cui all'art. 17, par. 3 ⁽¹⁶⁸⁾, il *fire on the ship*, precisando che il vettore non può giovare di alcuno dei pericoli eccettuati, qualora l'interessato al carico riesca a provare una delle seguenti circostanze:

⁽¹⁶⁸⁾ «Art. 17- Basis of liability - 1. The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4.

2. The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.

3. The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay:

- (a) Act of God;
- (b) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters;
- (c) War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions;
- (d) Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18;
- (e) Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour;
- (f) Fire on the ship;
- (g) Latent defects not discoverable by due diligence;
- (h) Act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34;

-
- (i) Loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee;
 - (j) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods;
 - (k) Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier;
 - (l) Saving or attempting to save life at sea;
 - (m) Reasonable measures to save or attempt to save property at sea;
 - (n) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or
 - (o) Acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16.
4. Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay:
- (a) If the claimant proves that the fault of the carrier or of a person referred to in article 18 caused or contributed to the event or circumstance on which the carrier relies; or
 - (b) If the claimant proves that an event or circumstance not listed in paragraph 3 of this article contributed to the loss, damage, or delay, and the carrier cannot prove that this event or circumstance is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18.
5. The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if:
- (a) The claimant proves that the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by
 - (i) the unseaworthiness of the ship;
 - (ii) the improper crewing, equipping, and supplying of the ship; or
 - (iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried, or any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of the goods; and
 - (b) The carrier is unable to prove either that:
 - (i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5 (a) of this article caused the loss, damage, or delay; or
 - (ii) that it complied with its obligation to exercise due diligence pursuant to article 14.
6. When the carrier is relieved of part of its liability pursuant to this article, the carrier is liable only for that part of the loss, damage or delay that is attributable to the event or circumstance for which it is liable pursuant to this article».

- a) che la colpa del vettore o di uno dei soggetti di cui egli risponde ai sensi dell'art. 18 ⁽¹⁶⁹⁾, ha causato o ha contribuito a causare l'evento o la circostanza invocata dal vettore, ovvero
- b) che la perdita, il danno o il ritardo è stato o è stato probabilmente causato dall'innavigabilità della nave, dall'utilizzo di armamento, equipaggiamento o fornitura della nave impropri, o dal fatto che le stive o altre parti della nave in cui le merci sono state trasportate, ovvero i contenitori forniti dal vettore per il trasporto, non erano adatti e sicuri per il loro ricevimento, trasporto e conservazione.

In altri termini, le Regole di Rotterdam, qualora si verifichi un incendio a bordo, presumono, in maniera analoga a quanto già previsto dalle Regole di Amburgo, che il vettore non sia responsabile dei danni o della perdita delle merci, a meno che l'interessato al carico non riesca a provare l'esistenza di un nesso di causalità tra l'incendio stesso e la condotta colpevole del vettore o dei soggetti dei quali egli risponde, ovvero un nesso di probabilità tra il danno derivante dall'incendio e la incompetenza o inadeguatezza dell'equipaggio o delle dotazioni di sicurezza che caratterizzano la nave ⁽¹⁷⁰⁾.

⁽¹⁶⁹⁾ Ai sensi dell'art. 18 delle Regole di Rotterdam, il vettore è responsabile per l'inadempimento delle sue obbligazioni causato da atti od omissioni di una *performing party*, del comandante o dell'equipaggio della nave, degli impiegati del vettore o di una *performing party* ovvero di qualsiasi altra persona che si obbliga ad eseguire una delle obbligazioni del vettore in relazione al contratto di trasporto, in quanto tale persona agisca, direttamente o indirettamente, su richiesta del vettore o sotto la supervisione o il controllo di quest'ultimo.

⁽¹⁷⁰⁾ Così S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 346. Per una critica in merito alla disciplina originariamente prevista nel *Draft Instrument* del CMI, si veda F. BERLINGIERI – S.ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, in *Dir. mar.*, 2002, 24; tale disciplina, a differenza da quella definitivamente adottata con le Regole di

Secondo un parte della dottrina, l'incendio avrebbe comunque dovuto essere eliminato dall'elenco dei pericoli eccettuati di cui all'art. 17 delle Regole di Rotterdam, alla luce degli evidenti problemi relativi all'onere della prova che caratterizzano l'evento in questione. Sarebbe stato più consono, infatti, far ricadere sul vettore l'onere della prova di dimostrare che il danno non è dipeso da colpa propria, o dei soggetti dei quali egli risponde, per andare esente da responsabilità anziché far ricadere sull'interessato al carico l'onere di dimostrare la responsabilità del vettore stesso.

Tale critica non sembra condivisibile, soprattutto se si considera che le preoccupazioni relative alla difficoltà dell'interessato al carico in merito al positivo assolvimento dell'onere della prova, come già evidenziato, appaiono in gran parte superate con l'entrata in vigore del Codice ISM; l'onere della prova, infatti, può ritenersi soddisfatto dimostrando semplicemente la non conformità del vettore e dei mezzi impiegati con le previsioni dello stesso Codice ⁽¹⁷¹⁾.

3.3 Gli ulteriori eventi esonerativi e la relativa prova specifica.

In relazione agli altri eventi esonerativi della responsabilità del vettore marittimo, la disciplina introdotta dalle Regole di Rotterdam non sembra discostarsi

Rotterdam, prevedeva la possibilità per il vettore di invocare l'incendio quale evento esonerativo laddove fosse stato causato da colpa dei suoi preposti e ausiliari, per tali intendendosi non solo l'equipaggio, ma anche tutti i soggetti a vario titolo coinvolti nella spedizione marittima, diversi dagli interessati al carico.

⁽¹⁷¹⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 347.

significativamente da quanto già previsto sia dalla convenzione di Bruxelles che dalle Regole di Amburgo.

Tali eventi, infatti, devono essere ricompresi sicuramente nelle cause non imputabili al vettore marittimo il quale, per andare esente da responsabilità, è tenuto solamente ad adottare le misure ragionevolmente richieste sulla base di determinati *standards* di professionalità al fine di evitare il verificarsi di tali eventi o, perlomeno, deve operarsi al fine di impedire che gli eventi in parola producano danni o ammanchi alle merci trasportate.

In altri termini, per escludere la propria responsabilità, il vettore dovrà provare l'effettivo nesso causale intercorrente tra lo specifico evento invocato e il danno o l'ammancio alla merce, nonché la positiva circostanza di aver impiegato tutte le misure ragionevolmente adottabili al fine di evitare l'evento stesso e le conseguenze da questo derivanti in relazione all'integrità delle merci trasportate.

In ogni caso, comunque, il vettore dovrà darsi carico della prova specifica dell'evento incolpevole impeditivo dell'adempimento della prestazione ad esso affidata dai soggetti interessati alla merce. In particolare, sarà necessario valutare se l'evento dannoso o pericoloso fosse prevedibile, nonché l'adozione di tutte le misure professionalmente adeguate al fine di impedire che da tale evento, imprevedibile ed inevitabile, siano provocati effetti sulle merci trasportate ⁽¹⁷²⁾.

Per quanto concerne gli eventi esonerativi non rientranti nell'elencazione di cui all'art. 17, par. 3, delle Regole di Rotterdam e dell'art. 4, par. 2, della Convenzione di Bruxelles, questi possono essere identificati come cause non imputabili al vettore

⁽¹⁷²⁾ Così S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 349. Per un approfondimento in merito all'interpretazione degli eventi esonerativi si veda V. NATOLI, *L'attuazione del rapporto obbligatorio*, II, Milano, 1966, in particolare pag. 130 ss.

marittimo, comprensive non solo di qualsiasi evento al di fuori del controllo del vettore stesso, ma anche di quelle situazioni imputabili esclusivamente al caricatore della merce ⁽¹⁷³⁾.

In tali casi, al fine di esonerare da responsabilità il vettore marittimo per i danni occorsi alla merce trasportata, sarà necessario valutare la diligenza di quest'ultimo nell'aver previsto e prevenuto l'evento dannoso, oltre che la capacità dello stesso di aver impedito gli effetti derivanti dallo specifico evento che ha reso impossibile la prestazione provocando il danno o la perdita della merce ⁽¹⁷⁴⁾.

L'elencazione nominativa di determinati pericoli eccettuati, quindi, assume un significato meramente indicativo ed esemplificativo di alcune cause, particolarmente ricorrenti nella pratica, non imputabili al vettore. In tal senso, vengono in rilievo l'art. 17, par. 2, delle Regole di Rotterdam, e l'art. 4, par. 2, lett. q), della Convenzione di Bruxelles, quali formule di chiusura del sistema che consentono di ricomprendere tra gli eventi esonerativi della responsabilità del vettore marittimo qualsiasi evento incolpevole che abbia impedito la riconsegna della merce trasportata al destinatario nelle stesse condizioni e qualità in cui si trovava al momento della caricazione. Il che conferma la necessità di raggiungere la prova specifica dell'evento esonerativo, del rapporto causale intercorrente tra l'evento e la perdita o il danno, nonché dell'impossibilità di prevenire o impedire non solo l'evento, ma anche il conseguente danno o perdita mediante

⁽¹⁷³⁾ Così S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 350.

⁽¹⁷⁴⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 350; si vedano, inoltre, Cass., 21 giugno 1974, n. 1837, in *Dir. mar.*, 1975, 352, e Cass., 27 ottobre 1998, n. 10692, in *Dir. mar.*, 2000, 505.

l'esercizio di una ragionevole diligenza, adeguata e proporzionata alle caratteristiche specifiche del trasporto effettuato ⁽¹⁷⁵⁾.

3.4 I pericoli di mare e gli ulteriori eventi riconducibili a rischi eccezionali della spedizione marittima.

Tra gli eventi esonerativi della responsabilità del vettore marittimo vengono in rilievo, in primo luogo, i pericoli di mare, nel caso in cui presentino caratteristiche anomale di eccezionalità e di entità tali da non essere in alcun modo prevedibili né eliminabili nonostante l'adozione delle ragionevoli misure di diligenza richieste dal caso specifico ⁽¹⁷⁶⁾.

Come specificano dottrina e giurisprudenza, infatti, deve trattarsi di situazioni del tutto eccezionali ed imprevedute, imprevedibili ed inevitabili in relazione al tipo di spedizione effettuata, al momento di esecuzione della stessa ⁽¹⁷⁷⁾. Deve trattarsi, in ogni

⁽¹⁷⁵⁾ Sul punto si veda in giurisprudenza App., Aix en Provence, 23 febbraio 1994, in *Dir. mar.* 1994, 1155, nonché Cass., 30 gennaio 1990, n. 639, in *Dir. mar.*, 1992, 92, che in relazione all'art. 4, par. 2, lett. q) della Convenzione di Bruxelles, specifica come il vettore debba provare, oltre al fatto che ha causato il danno, anche che tale fatto non è stato provocato da un colpa sua o dei suoi ausiliari né quale causa diretta né quale causa mediata o concausa efficiente. In dottrina si veda, invece, L. TULLIO, *Responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di cose*, cit. 180.

⁽¹⁷⁶⁾ Per una definizione completa ed un approfondimento sul punto si veda F. P. COSTA, voce *Fortuna di mare*, in *Dig. IV – Disc. comm.*, VI, Torino, 1991, 294.

⁽¹⁷⁷⁾ In particolare si veda in giurisprudenza Trib. Napoli, 23 giugno 1962, in *Dir. mar.*, 1965, 169; Lodo Arbitrale, 25 luglio 1983, in *Dir. mar.*, 1984, 912; nonché Trib. Genova, 8 settembre 1988, in *Dir. mar.*, 1990, 108. In dottrina si veda A. FRONDONI, *Evoluzione giurisprudenziale e dottrinale del concetto di fortuna di mare*, in *Dir. mar.*, 1992, 482.

caso, di un evento che supera la consueta predizione e l'ordinaria prudenza che il debitore deve avere con riferimento all'attività da lui specificatamente esercitata ⁽¹⁷⁸⁾. Non solo, ma i pericoli di mare devono essere valutati anche in relazione al tipo di nave ed alla specifica navigazione alla quale è destinata, alla zona marittima in cui il trasporto viene effettuato, alla stagione in cui viene eseguito ed alla specie del carico trasportato ⁽¹⁷⁹⁾.

Le stesse considerazioni svolte da dottrina e giurisprudenza in merito ai pericoli di mare nel quadro della Convenzione di Bruxelles, potranno essere efficacemente effettuate anche in sede di applicazione della disciplina prevista dalle Regole di Rotterdam, in un'ottica di continuità ed uniformità interpretativa.

L'art. 17, par. 3, delle Regole di Rotterdam, invero, non si riferisce solo ed esclusivamente ai pericoli di mare in quanto tali, ma estende l'ambito di applicazione anche a quei pericoli che si verificano non specificamente in mare, ma nelle altre acque navigabili.

Poiché l'ambito di applicazione della nuova Convenzione si estende anche ai trasporti multimodali marittimi, è sembrato ragionevole escludere la responsabilità del vettore marittimo non solo in presenza di eventi imprevedibili ed inevitabili verificatisi nel corso della tratta marittima, ma anche di quelli occorsi in situazioni analoghe, come nel caso del trasporto fluviale, così ampliando la sfera di esonero da responsabilità in favore del vettore.

Per quanto concerne il rapporto causale, il pericolo di mare può essere invocato quale causa esonerativa da parte del vettore solamente qualora la perdita o il danno alla

⁽¹⁷⁸⁾ Cfr. Trib. Genova, 17 marzo 1953, in *Dir. mar.*, 1954, 88. Per un approfondimento in merito alla casistica in materia si veda F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, 82.

⁽¹⁷⁹⁾ Così S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 353.

merce ne costituisca il naturale e necessario effetto ⁽¹⁸⁰⁾, il cui onere della prova deve comunque essere positivamente adempiuto dal vettore.

Gli ulteriori eventi riconducibili a rischi eccezionali della spedizione marittima espressamente previsti dalla Convenzione di Bruxelles all'art. 4, par. 2, nonché dalle Regole di Rotterdam all'art. 17, par. 3, sono sostanzialmente assimilabili a veri e propri pericoli di mare.

Si tratta, infatti, di atti di pirateria, eventi bellici, sommosse, guerre civili e tumulti, restrizioni per quarantena, interferenze o impedimenti adottati da Stati, autorità pubbliche governanti o popolo, ivi compresi sequestri e pignoramenti, ovvero eventi esonerativi della responsabilità che non possono essere ragionevolmente preveduti dal vettore marittimo, il quale non è neppure in grado di impedirne o attenuarne gli effetti sulla spedizione o sulla merce trasportata ⁽¹⁸¹⁾.

⁽¹⁸⁰⁾ Cfr. Cass., Sez. Un., 18 maggio 1985, n. 5475, in *Dir. mar.*, 1997, 967; nonché Trib. Savona, 19 giugno 1967, in *Dir. mar.*, 1968, 699.

⁽¹⁸¹⁾ A titolo esemplificativo si prenda il caso dello sciopero del personale marittimo a bordo di una nave dovuto a comportamenti colpevoli tenuti dal vettore marittimo: in tale circostanza non sembra che la responsabilità di quest'ultimo per i danni o le perdite causati alle merci trasportate possa in alcun modo essere evitata. Diversamente, non sembra potersi ritenere responsabile il vettore nel caso in cui lo sciopero, originariamente previsto per un determinato e ragionevole periodo di tempo, venga successivamente protratto per un periodo più lungo. Le stesse considerazioni vengono in rilievo in relazione agli atti di pirateria. In merito, la giurisprudenza ha affermato che non costituisce evento esonerativo della responsabilità del vettore marittimo un atto di cattura del carico qualora emerga la sussistenza di comportamenti gravemente negligenti imputabili al comandante della nave in relazione alla cura del carico trasportato ovvero la mancata adozione di particolari misure di sicurezza nel corso di un trasporto di merci effettuato in acque notoriamente soggette ad attacchi di pirati. Cfr. Cass., 27 ottobre 1958, in *Dir. mar.*, 1959, 69.

Come affermato dalla giurisprudenza, infatti, il vettore ben potrà avvalersi di tali eventi esonerativi, allorché non sia stato in grado di evitarli, anticiparli o prevenirli ⁽¹⁸²⁾ e, in particolare, non potrà in alcun modo essere ritenuto responsabile in tutti quei casi in cui appaia evidente l'assenza di colpa del vettore stesso ⁽¹⁸³⁾.

3.5 La *deviation* e le determinazioni introdotte dalle Regole di Rotterdam.

Le considerazioni svolte in relazione ai pericoli eccettuati quali eventi esonerativi della responsabilità del vettore marittimo valgono anche in relazione ad un ulteriore evento tipico della navigazione marittima previsto dalla Convenzione di Bruxelles, ovvero la *geographical deviation*, fenomeno per il quale il trasporto viene eseguito secondo una rotta diversa da quella inizialmente prevista e tale da determinare un allungamento dei tempi di trasporto o un aumento dei rischi per la merce trasportata ⁽¹⁸⁴⁾.

All'art. 4, par. 2, in particolare, la Convenzione di Bruxelles esclude la responsabilità del vettore marittimo per i danni provocati alle merci dall'esecuzione di atti di soccorso in mare e precisa, al successivo par. 4, che la responsabilità del vettore

⁽¹⁸²⁾ Cfr. sul punto Trib. Genova, 28 dicembre 1961, in *Dir. mar.*, 1963, 547.

⁽¹⁸³⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 359.

⁽¹⁸⁴⁾ Il caso in questione non deve essere confuso con il fenomeno della *quasi-deviation* di cui agli art. 24 e 25 delle Regole di Rotterdam; in questo caso con il termine *deviation* si intende, in base alla disciplina applicabile al trasporto, un inadempimento del vettore alle proprie obbligazioni, ma tale deviazione di per sé stessa non priva il vettore o la *performing party* marittima delle difese e delle limitazioni di responsabilità previste dalle Regole di Rotterdam; l'art. 25, invece, prevede un'articolata disciplina della caricazione sopra coperta, considerata legittima a determinate condizioni, non costituente *quasi-deviation*, e non rilevante ai fini dell'applicabilità delle Regole.

non può in alcun modo essere fatta valere qualora i danni o la perdita delle merci si siano verificati a causa di una *deviation* effettuata al fine di compiere operazioni di soccorso in mare a beni o a persone, ovvero da un qualsiasi tipo di deviazione effettuata ragionevolmente (*reasonable deviation*).

Qualsiasi *deviation* operata per effettuare operazioni di soccorso, quindi, deve essere considerata *reasonable*, mentre negli altri casi sarà necessario provare la ragionevolezza della deviazione compiuta al fine di escludere la responsabilità del vettore marittimo (¹⁸⁵), mentre nei casi di operazioni di soccorso opererebbe una sorta di presunzione ex lege della ragionevolezza della *deviation*.

A titolo esemplificativo si consideri il caso di una deviazione effettuata per evitare una guerra, un atto terroristico o per sventare un attacco di pirati: in questi casi sembra senza dubbio configurabile un'ipotesi di *reasonable deviation*, tale da escludere la responsabilità del vettore nel caso in cui in tale occasione si siano verificati danni alle merci o, addirittura, la perdita delle stesse.

Diverso, invece, il caso in cui la deviazione venga posta in essere al fine di tutelare interessi esclusivi del vettore; in tali circostanze la situazione deve essere valutata con particolare rigore e la responsabilità del vettore potrà essere esclusa solamente in presenza di elementi che consentano di giustificare inequivocabilmente tale comportamento in termini di meritevolezza e di ragionevolezza.

(¹⁸⁵) Contra F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009, 98; l'Autore afferma che in presenza di operazioni di soccorso sarebbe sempre necessarie effettuare una verifica volta a verificare i limiti entro i quali non solo effettuare le operazioni di salvataggio, ma anche continuare nell'esecuzione delle stesse a scapito della merce trasportata, fornendo una interpretazione della norma in esame contraria a quello che in realtà è il suo significato letterale.

In generale, nessuna specifica posizione dei soggetti interessati alla spedizione marittima può, a priori, essere considerata determinante o prevalente nella valutazione delle ragioni che hanno determinato la deviazione ed, anzi, devono essere considerate *reasonable* solamente le *deviation* che tengano debitamente conto di tutti gli interessi e di tutte le posizioni coinvolte nel trasporto ⁽¹⁸⁶⁾.

Intervenute sul punto, le Regole di Amburgo hanno in parte modificato la disciplina prevista dalla Convenzione di Bruxelles.

In particolare, mentre le operazioni di soccorso in mare dirette al salvataggio di vite umane consentono al vettore di evitare ogni responsabilità per i danni o la perdita delle merci eventualmente verificatisi in tale occasione e a prescindere dalla ragionevolezza delle operazioni stesse, così non è per le operazioni di soccorso volte al salvataggio di soli beni; in quest'ultima fattispecie, infatti, le operazioni di salvataggio esonereranno il vettore da responsabilità solo nel caso in cui vengano considerate ragionevoli ⁽¹⁸⁷⁾.

In merito, la giurisprudenza ha precisato come la valutazione dello stato di pericolo, quale presupposto necessario ed essenziale per lo svolgimento di qualsivoglia operazione di soccorso, deve essere imprescindibilmente effettuata *ex ante*, in un momento precedente al compimento delle operazioni stesse ⁽¹⁸⁸⁾, mentre l'onere della

⁽¹⁸⁶⁾ Così S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 364.

⁽¹⁸⁷⁾ La valutazione di ragionevolezza dovrà compiersi impiegando utilmente anche le esperienze ed i risultati maturati in seguito all'applicazione della Convenzione di Bruxelles. In merito si veda W. TETLEY, *The Exception to Save Life or Property*, in *Dir. mar.*, 1983, 228.

⁽¹⁸⁸⁾ Cfr. Cass., 27 maggio 1989, n. 2571, in *Dir. mar.*, 1990, 62. In merito si vedano anche: Lodo Arbitrale, 21 luglio 1966, in *Dir. mar.*, 1966, 602; Lodo Arbitrale, 21 febbraio 1987, in *Dir. mar.*, 1988, 517; Trib. Cagliari, 17 marzo 2006, in *Dir. mar.*, 2006, in *Resp. civ. prev.*, 2007, 1933.

prova relativo alla situazione esonerativa dovrà essere positivamente adempiuto dal vettore sulla base dei principi generali previsti dalle Regole di Amburgo.

Le Regole di Rotterdam si pongono in una situazione di sostanziale continuazione dell'evoluzione che ha caratterizzato la disciplina della *geographic deviation* della Convenzione di Bruxelles e delle Regole di Amburgo.

Nell'elenco dei pericoli eccettuati di cui all'art. 17, par. 3, delle Regole, troviamo indicati, infatti, non solo gli atti posti in essere al fine di salvare, o di tentare di salvare, vite umane, ma anche quelle misure ragionevolmente adottate allo scopo di salvare o cercare di salvare beni in mare ovvero per evitare o tentare di evitare danni all'ambiente.

Anche nelle Regole di Rotterdam, quindi, viene regolamentata una presunzione di non responsabilità per i danni o la perdita delle merci trasportate nel caso in cui il vettore compia delle operazioni di soccorso volte al salvataggio di vite umane, a prescindere dalla ragionevolezza di tali operazioni.

Diversamente, nel caso in cui si tratti di operazioni volte al salvataggio di beni in mare ovvero compiute al fine di evitare un danno all'ambiente, il vettore andrà esente da qualsivoglia responsabilità solamente ove riesca a dimostrare la ragionevolezza delle operazioni in parola (¹⁸⁹).

(¹⁸⁹) In merito si rileva come la versione iniziale del *Draft Instrument* non prevedesse alcuna valutazione di ragionevolezza al fine di escludere la responsabilità del vettore. Per una critica sul punto si veda F. BERLINGIERI – S. ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law*, cit., 30 .

3.6 Comportamenti colpevoli e inadempimento del caricatore.

In presenza di comportamenti colpevoli o di situazioni comunque imputabili ai soggetti interessati al carico, tra i quali il caricatore, nonché in tutti i casi in cui tali soggetti non abbiano adempiuto correttamente agli obblighi di cooperazione gravanti su di essi in base alla disciplina uniforme, il vettore non potrà mai essere considerato responsabile per i danni o la perdita delle merci trasportate.

In particolare il vettore dovrà andare esente da responsabilità non solo qualora i danni o la perdita siano stati cagionati da comportamenti colposi del caricatore⁽¹⁹⁰⁾, ma anche nel caso in cui quest'ultimo abbia ommesso di comunicare al vettore i dati relativi alla merce da trasportare al fine di consentirgli di eseguire correttamente la propria prestazione ovvero abbia ommesso di trasmettergli la documentazione necessaria alla corretta esecuzione delle operazioni di trasporto⁽¹⁹¹⁾.

Vengono in rilievo, tra gli altri, i danni o la perdita delle merci derivanti dall'omessa apposizione delle marche sulle merci trasportate ovvero dall'inadeguatezza o dal vizio dell'imballaggio eseguito.

La giurisprudenza ha precisato che l'errata riconsegna dei beni determinata dalla difettosa applicazione delle marche sulle merci trasportate esonera il vettore dalla

⁽¹⁹⁰⁾ Sul punto si veda l'art. 4, par. 2, lett. i), Convenzione di Bruxelles.

⁽¹⁹¹⁾ Per un approfondimento in merito agli obblighi di cooperazione previsti a carico del caricatore si vedano, in particolare, M. MASUTTI, *In merito all'attività di cooperazione del mittente nel corso dell'esecuzione del trasporto*, in *Dir. trasp.*, 1993, 937; M. CASANOVA, *Il regime di responsabilità del mittente*, in *Dir. mar.*, 2001, 526; D. CASCIANO, *Atti di cooperazione del mittente e loro incidenza sulla responsabilità del vettore*, in *Dir. trasp.*, 2006, 909; M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti – La disciplina contrattuale*, Milano 2007, 204. In giurisprudenza si veda App. Genova, 23 gennaio 2006, in *Dir. mar.*, 2007, 847.

responsabilità per i danni o la perdita delle stesse qualora il vettore stesso riesca a provare di non essere stato in grado di conoscere l'identità del destinatario a causa di tale mancanza, nonostante abbia provveduto a contattare il caricatore e a depositare momentaneamente la merce trasportata presso i magazzini generali allo scopo di identificare esattamente i proprietari della merce ⁽¹⁹²⁾.

Per quanto concerne, invece, i danni o la perdita delle merci derivanti da inadeguatezza o mancanza dell'imballaggio, il vettore dovrà assolvere un duplice onere probatorio: in primo luogo sarà necessario fornire la prova che le condizioni relative alla merce trasportata sono state tali da non potersi considerare normali in funzione delle specifiche caratteristiche del tipo di trasporto, in secondo luogo si dovrà fornire la prova che nessun nolo aggiuntivo è stato pagato dal caricatore al fine di adottare specifiche e peculiari misure, adeguate al particolare tipo di trasporto, da parte del vettore. In relazione all'adeguatezza dell'imballaggio utilizzato si dovrà comunque fare riferimento agli usi commerciali invalsi nella pratica tra gli operatori marittimi in relazione alla particolare tipologia di merce trasportata nel caso concreto ⁽¹⁹³⁾.

Particolare importanza assumono anche i danni provocati dalle caratteristiche proprie o dai difetti della merce oggetto del trasporto di cui all'art. 4, par. 2, della Convenzione di Bruxelles ⁽¹⁹⁴⁾.

⁽¹⁹²⁾ Cfr. Trib. Genova, 5 dicembre 1969, in *Dir. mar.*, 1969, 330.

⁽¹⁹³⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 375.

⁽¹⁹⁴⁾ In tal senso vengono in rilievo, ad esempio, i difetti intrinseci ed originari della merce, i casi di alterazione delle qualità naturali della stessa nonché i danni che derivano da particolari caratteristiche della merce che la rendono inadatta o incompatibile con il trasporto via mare. Per un approfondimento sul punto si vedano in giurisprudenza Trib. Genova, 23 dicembre 1952, in *Dir. mar.*, 1953, 511; App. Genova, 30 aprile 1953, in *Dir. mar.*, 1954, 116; Cass., 14 febbraio 1957, n. 546, in *Dir. mar.*, 1957, 139; Cass. 17 gennaio 1995, in *Dir. trasp.*, 1996, 531. In dottrina si vedano A. ANTONINI, *Vecchi e nuovi spuntiolutivi dei problemi giuridici a mezzo*

L'evento esonerativo in parola, per poter operare efficacemente in favore del vettore, necessita il raggiungimento della prova della normale dipendenza causale del danno effettivamente subito dalle merci dalle particolari condizioni in cui le stesse si trovano, nonché della irragionevolezza di qualsiasi misura specificamente idonea ad interrompere o impedire lo svolgimento del procedimento causale del danno verificatosi. In determinati casi, inoltre, il vettore sarà agevolato nell'adempimento della prova in questione potendosi avvalere di numerose presunzioni accolte da dottrina e giurisprudenza ⁽¹⁹⁵⁾.

Così, ad esempio, nel caso in cui si verifichi un calo naturale della merce trasportata dipendente dalle caratteristiche proprie della stessa, si presume che le perdite siano imputabili a tale evento ed il vettore andrà esente da responsabilità quantomeno nei limiti previsti in merito dalle pratiche mercantili correnti nel porto di destinazione; in tal caso, solo qualora gli interessati al carico riescano a provare l'esistenza di determinati comportamenti colpevoli imputabili al vettore, direttamente causativi del danno verificatosi, l'effetto esonerativo in parola dovrà necessariamente essere escluso ⁽¹⁹⁶⁾.

Rispetto alla Convenzione di Bruxelles, le Regole di Amburgo e le Regole di Rotterdam offrono una formulazione più completa e specifica in relazione non solo ai danni derivanti dai comportamenti colpevoli del caricatore o dei suoi ausiliari, ma anche

container, in *Dir. mar.*, 1997, 6, nonché D. MALTESE, *Nuovi profili della responsabilità del vettore marittimo*, in *Studi in onore di Enzo Volli*, Trieste, 1993, 257.

⁽¹⁹⁵⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 378.

⁽¹⁹⁶⁾ Così S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 378. In giurisprudenza si veda Trib. Genova, 3 giugno 1953, in *Dir. mar.*, 1954, 502, e App. Genova, 28 luglio 1961, in *Dir. mar.*, 1963, 590. Per ulteriori esempi in relazione al trasporto a mezzo *container*, si veda Pret. Genova, 17 luglio 1992, in *Dir. mar.*, 1993, 143; Trib. Genova, 16 dicembre 1994, in *Dir. mar.*, 1996, 220, nonché Cass., 12 luglio 2007, n. 15589, in *Dir. trasp.*, 2009, 455.

in merito alla responsabilità del vettore derivante dal trasporto di merci particolari o, per loro natura, pericolose ⁽¹⁹⁷⁾.

Le Regole di Amburgo, in primo luogo, introducono una specifica disciplina all'art. 13, relativa ai danni provocati dalla natura pericolosa delle merci trasportate, prevedendo lo specifico obbligo a carico dei soggetti interessati alle merci di apporre speciali marche sulle stesse ovvero di contraddistinguerle in maniera chiara al momento della caricazione. Non solo, ma viene evidenziata l'esigenza che il caricatore comunichi in maniera appropriata al vettore marittimo la natura pericolosa della merce, indicando altresì le specifiche misure da adottare al fine di prevenire eventuali effetti dannosi. Diversamente, si ritiene che il caricatore assuma nei confronti del vettore una sorta di garanzia implicita che la merce possa essere trasportata con le normali modalità impiegate dallo stesso vettore, non presentando particolari profili di pericolosità; in tal caso, il caricatore potrà liberarsi da tale garanzia solamente qualora riesca a dimostrare che il vettore ha accettato di trasportare le merci pericolose dopo essere stato informato della loro specifica natura e, in difetto di tale prova, i danni subiti dalla merce trasportata o i danni provocati agli altri beni dovranno essere sopportati dagli interessati al carico a titolo di responsabilità oggettiva ⁽¹⁹⁸⁾.

Secondo le Regole di Amburgo, inoltre, qualora il vettore si renda conto di trasportare merce pericolosa senza essere stato avvertito di tale circostanza ha la facoltà di provvedere immediatamente allo sbarco della stessa, alla distruzione ovvero all'adozione di qualsiasi altra misura ritenuta idonea al fine di renderla inoffensiva,

⁽¹⁹⁷⁾ In merito si veda F. BERLINGIERI, *Il trasporto di merci pericolose nel regime dell'Aja-Visby e nel regime di Amburgo*, in *Dir. mar.*, 2000, 1501, secondo il quale l'art. 13 delle Regole di Amburgo non sembra introdurre una disciplina più chiara di quella della Convenzione di Bruxelles.

⁽¹⁹⁸⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 383.

senza per questo essere ritenuto responsabile dei danni o dei ritardi eventualmente derivati. Diversamente, nel caso in cui il vettore fosse a conoscenza della pericolosità della merce trasportata, potrà adottare legittimamente le misure indicate solamente in caso di pericolo alla vita o alla proprietà degli altri beni determinato dalle merci pericolose; in questo caso, tuttavia, il vettore non potrà esonerarsi da responsabilità invocando quella del caricatore ⁽¹⁹⁹⁾.

Le Regole di Rotterdam, da ultimo, hanno definito in modo ancora più chiaro e preciso quali sono gli obblighi e le responsabilità riferibili ai soggetti interessati al carico, specificando meglio l'ambito di applicazione degli eventi esonerativi della responsabilità del vettore dipendenti dai comportamenti assunti dal caricatore o dai suoi ausiliari ⁽²⁰⁰⁾.

In particolare, le Regole di Rotterdam prevedono all'art. 17, par. 3, lett. h), che il vettore debba essere esonerato dalla responsabilità per eventuali danni o ritardi dovuti ad atti od omissioni del caricatore, del caricatore documentale (o *documentary shipper*), della parte controllante, o di qualsiasi altra persona dei cui atti il caricatore o il *documentary shipper* è responsabile ai sensi degli artt. 33 o 34 ⁽²⁰¹⁾.

⁽¹⁹⁹⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 384.

⁽²⁰⁰⁾ In tal senso si veda, in dottrina, F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, in *Dir. mar.*, 2008, 1163, 1182; R. ASARIOTIS, *Main obligations and liability of the shipper*, in *Transporterecht*, 2004, 284; I.H. OLEBAKKEN, *Background paper on shipper's obligations and liabilities*, in *CMI Yearbook*, 2007-2008, 300.

⁽²⁰¹⁾ L'introduzione degli altri interessati al carico, oltre al caricatore, rappresenta una novità assoluta introdotta dalle Regole di Rotterdam; il *documentary shipper*, in particolare, è il soggetto che viene indicato sul documento di trasporto quale *shipper* e che risponde in via solidale con il caricatore in relazione agli obblighi e alle responsabilità riferibili a quest'ultimo.

Il caricatore, ai sensi dell'art. 27, par. 1, deve consegnare al vettore le merci pronte per il trasporto o, comunque, in condizioni tali da sopportare il viaggio previsto, compreso imbarco, movimentazione, stivaggio, rizzaggio, ancoraggio o sbarco, e tali da non causare danni a persone o cose; allo stesso modo, tale obbligo viene precisato al par. 3 con riferimento al trasporto a mezzo *container*.

Il caricatore, inoltre, ai sensi dell'art. 17, par. 2, deve adempiere in modo appropriato e con cura a tutte le attività di caricazione, movimentazione, stivaggio e scaricazione che si è eventualmente impegnato ad eseguire in base ad una clausola FIO/FIOS inserita nel contratto di trasporto ⁽²⁰²⁾; qualora il danno alle merci sia dipeso da una delle attività poste in essere dal caricatore e il vettore riesca a fornirne positivamente la prova, quest'ultimo andrà esente da responsabilità in merito ai danni o al ritardo in tal modo causati.

Ai sensi degli artt. 28 e 29, il vettore e il caricatore devono rispondere alle reciproche richieste di fornire informazioni e istruzioni necessarie per la conveniente movimentazione e il conveniente trasporto delle merci, se la parte alla quale viene fatta la richiesta è in possesso di tali informazioni o è ragionevolmente in grado di fornire tali istruzioni e la parte che le richiede non è ragionevolmente in grado di procurarsele.

Da parte sua, il caricatore deve fornire tempestivamente al vettore le informazioni, le istruzioni e i documenti relativi alle merci che non sono altrimenti nella disponibilità del vettore e che sono necessari per l'appropriata movimentazione e il trasporto delle merci, ivi comprese le precauzioni che devono essere adottate dal vettore

⁽²⁰²⁾ Per un approfondimento in relazione alla clausola FIO si veda G. FILIPPI, *La clausola FIO*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, II, coordinato da A. ANTONINI, Milano, 2008, 317; F. BERLINGIERI, *Note sulla clausola f.i.o.*, in *Dir. mar.*, 1958, 436; G. RICCARDELLI, *La clausola f.i.o. e la responsabilità del vettore marittimo*, in *Dir. nav.*, 1958, II, 70; G. DORFLES, *Validità, natura, limiti e portata della clausola F.I.O.*, in *Dir. mar.*, 1959, 199.

e da una *performing party*, e per consentire al vettore di osservare la legge, i regolamenti o altre prescrizioni di autorità pubbliche in relazione al trasporto in questione, purché il vettore fornisce a propria volta al caricatore le informazioni, le istruzioni e i documenti richiesti ⁽²⁰³⁾.

Il caricatore deve, inoltre, fornire accuratamente e tempestivamente al vettore le informazioni richieste per la compilazione dei dati contrattuali e per l'emissione dei documenti di trasporto o delle registrazioni elettroniche di trasporto, il nome della parte che deve essere individuata come caricatore nei dati contrattuali, l'eventuale destinatario e la persona all'ordine della quale il documento di trasporto o la registrazione elettronica deve essere eventualmente emesso ⁽²⁰⁴⁾.

⁽²⁰³⁾ Cfr. l'art. 28 si sensi del quale «*The carrier and the shipper shall respond to requests from each other to provide information and instructions required for the proper handling and carriage of the goods if the information is in the requested party's possession or the instructions are within the requested party's reasonable ability to provide and they are not otherwise reasonably available to the requesting party*», nonché l'art. 29 che prevede espressamente che «*The shipper shall provide to the carrier in a timely manner such information, instructions and documents relating to the goods that are not otherwise reasonably available to the carrier, and that are reasonably necessary:*

- *(a) For the proper handling and carriage of the goods, including precautions to be taken by the carrier or a performing party; and*
- *(b) For the carrier to comply with law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage, provided that the carrier notifies the shipper in a timely manner of the information, instructions and documents it requires.*

2. Nothing in this article affects any specific obligation to provide certain information, instructions and documents related to the goods pursuant to law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage».

⁽²⁰⁴⁾ Cfr. l'art. 31, ai sensi del quale «*1. The shipper shall provide to the carrier, in a timely manner, accurate information required for the compilation of the contract particulars and the issuance of the transport documents or electronic transport records, including the particulars referred to in article 36, paragraph 1; the name of the party to be identified as the shipper in the contract particulars; the name of the consignee, if any; and the name of the person to whose*

Da ultimo, qualora vengano caricate merci per loro natura pericolose o suscettibili di divenire tali, il caricatore deve informare tempestivamente il vettore di tale natura o del carattere pericoloso delle merci prima che esse siano consegnate al vettore o ad una *performing party* ⁽²⁰⁵⁾.

Nel caso in cui il caricatore si renda inadempiente ad uno degli obblighi illustrati, si espone ad una responsabilità di tipo oggettivo, a prescindere, quindi, dall'accertamento di una eventuale colpa dello stesso. In particolare, il caricatore deve essere considerato responsabile per la perdita o il danno sofferto dal vettore se quest'ultimo prova che la causa della perdita o del danno è stata l'inadempimento delle obbligazioni del caricatore ⁽²⁰⁶⁾.

order the transport document or electronic transport record is to be issued, if any. / 2. The shipper is deemed to have guaranteed the accuracy at the time of receipt by the carrier of the information that is provided according to paragraph 1 of this article. The shipper shall indemnify the carrier against loss or damage resulting from the inaccuracy of such information».

⁽²⁰⁵⁾ Cfr. l'art. 32, ai sensi del quale «*When goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to persons, property or the environment:*

- *(a) The shipper shall inform the carrier of the dangerous nature or character of the goods in a timely manner before they are delivered to the carrier or a performing party. If the shipper fails to do so and the carrier or performing party does not otherwise have knowledge of their dangerous nature or character, the shipper is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure to inform; and*
- *(b) The shipper shall mark or label dangerous goods in accordance with any law, regulations or other requirements of public authorities that apply during any stage of the intended carriage of the goods. If the shipper fails to do so, it is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure».*

⁽²⁰⁶⁾ Cfr. sul punto l'art. 30: «*1. The shipper is liable for loss or damage sustained by the carrier if the carrier proves that such loss or damage was caused by a breach of the shipper's obligations under this Convention. / 2. Except in respect of loss or damage caused by a breach by the shipper of its obligations pursuant to articles 31, paragraph 2, and 32, the shipper is*

3.7 I danni derivanti da causa ignota.

Come affermato da una parte della dottrina e della giurisprudenza, il vettore, per andare esente da responsabilità, ha l'onere di identificare l'evento che ha provocato la perdita o il danno della merce trasportata e di dimostrare che tale causa non è stata determinata in tutto o in parte da colpa propria o da colpa commerciale dei propri dipendenti o preposti⁽²⁰⁷⁾; ove il vettore non riesca a provare positivamente tali specifiche circostanze, non

relieved of all or part of its liability if the cause or one of the causes of the loss or damage is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34. / 3. When the shipper is relieved of part of its liability pursuant to this article, the shipper is liable only for that part of the loss or damage that is attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 34. ».

⁽²⁰⁷⁾ In merito la giurisprudenza ha specificato che il vettore ha «l'onere di provare l'evento nonché la derivazione causale del danno da tale evento». Cfr. Cass., 7 giugno 1986, n. 4450, in *N. giur. civ. comm.*, 1987, 112; Cass., 30 gennaio 1990, n. 639, in *Dir. mar.*, 1991, 92; App. Trieste, 31 maggio 1990, *Dir. mar.*, 1991, 748; Trib. Genova, 30 marzo 1990, in *Dir. mar.*, 1073; App. Firenze, 4 novembre 1992, in *Dir. mar.*, 1052; Cass., 18 maggio 2000, n. 6468, in *Dir. mar.*, 2001, 1101; Trib. La Spezia, 18 febbraio 2003, in *Dir. mar.*, 2005, 1365. Sul punto si vedano anche: M. SCARDIGLI, *Sopportazione del rischio per danni derivati da causa ignota nel trasporto marittimo di cose*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, 71; L. TULLIO, *Sul regime probatorio della responsabilità del vettore marittimo*, in *Riv. dir. nav.*, 1967, II, 96; I. ABBATE, *Riflessi sulla natura, il contenuto e la ripartizione dell'onere della prova nel contratto di trasporto marittimo di cose*, in *Riv. dir. nav.*, 1971, I, 37, 59; S.M. CARBONE, *Il trasporto marittimo di cose nel sistema dei trasporti internazionali*, Milano, 1976, 69; S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, diretto da A. CICU e F. MESSINEO, XXVI, 2, I, Milano, 1988, 267; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2008, 527 (in senso contrario A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 1983, 570); C. PERSICO, *Dieci lustri di applicazione della Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico*, in *Riv. dir. nav.*, 1971, I, 116; F. ANELLI, *I danni da causa ignota nel trasporto marittimo di cose: modelli interpretativi e profili sistematici*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1991, 1073.

potrà che essere considerato responsabile e dovrà rispondere della perdita o dei danni subiti dalle merci.

In tale contesto, emerge chiaramente come nel caso in cui il danno o la perdita derivino da una causa rimasta ignota, il vettore marittimo non possa andare esente da responsabilità ⁽²⁰⁸⁾.

Per i motivi esposti, infatti, non sembrano condivisibili le indicazioni di quella parte della dottrina e della giurisprudenza che pongono a carico dei soggetti interessati al carico i danni derivanti da causa ignota, ritenendo che il vettore possa escludere la propria responsabilità dimostrando di aver adempiuto diligentemente agli obblighi a lui imposti dalle vigenti disposizioni di legge ⁽²⁰⁹⁾.

La nuova disciplina introdotta dall'art. 17 delle Regole di Rotterdam in relazione alla distribuzione dell'onere della prova, per quanto più complessa, consente di superare ogni dubbio in merito al fatto che il vettore, al fine di andare esente da responsabilità, dovrà fornire la prova di tutte le circostanze rilevanti in relazione al rapporto di causalità tra l'evento a lui non imputabile ed il danno subito dalla merce ovvero il ritardo nella sua riconsegna. Evidentemente, qualora il vettore non riesca a fornire tale prova né,

⁽²⁰⁸⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 396.

⁽²⁰⁹⁾ Cfr. Cass., 4 aprile 1957, n. 1150, in *Riv. dir. nav.*, 1958, II, 73; Cass., 23 ottobre 1958, n. 3423, in *Dir. mar.*, 1958, 352; Cass., 7 agosto 1962, in *Dir. mar.*, 1963, 510; Cass., 27 novembre 1975, n. 3964, in *Dir. mar.*, 1975, I, 597; App. Napoli, 7 febbraio 1980, in *Dir. mar.*, 1980, 242. In dottrina si veda S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma 1947, 142; A. BRUNETTI, *Manuale di diritto della navigazione marittima ed interna*, Padova, 1947, 214; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 1983, 570, già citato, ma si segnala come gli Autori abbiano successivamente mutato il proprio indirizzo (cfr. nota precedente).

quantomeno, una ragionevole presunzione, le conseguenze dei danni o dei ritardi derivanti da cause ignote resteranno a suo carico ⁽²¹⁰⁾.

3.8 Il concorso di eventi.

Nel caso in cui l'evento dannoso, effettivamente inevitabile, si sia verificato in concorso con altro evento evitabile, oppure emerga che i danni avrebbero potuto essere ridotti in presenza di comportamenti consoni e adeguati da parte del vettore o dei suoi preposti, le Regole di Rotterdam adottano una soluzione conforme alle risultanze della giurisprudenza formatasi sul punto nell'assenza di una specifica previsione in tal senso da parte delle Regole dell'Aja-Visby.

In giurisprudenza, infatti, si è affermato il principio per cui qualora i danni alle merci siano stati determinati dal concorso di più eventi ed il vettore sia tenuto a rispondere solo per alcuni di essi, la sua responsabilità dovrà essere proporzionalmente diminuita ⁽²¹¹⁾.

Più in particolare, il vettore deve essere considerato interamente responsabile per i danni o la perdita delle merci, salvo il caso in cui riesca a dimostrare l'incidenza causale di un evento a lui non imputabile nella determinazione del danno o della perdita, di talché la sua responsabilità ne risulterà proporzionalmente ridotta. Si evidenzia, comunque, come sia il vettore a dover provare la misura di incidenza dell'evento a lui

⁽²¹⁰⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 396. In tal senso si vedano anche F. BERLINGIERI – S. ZUNARELLI – C. ALVISI, *La nuova convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, in *Dir. mar.*, 2008, 1176.

⁽²¹¹⁾ Cfr. in merito Cass., 26 novembre 1966, in *Dir. mar.*, 1988, 468.

non imputabile concorso nella produzione del danno; qualora non assolva positivamente a tale onere probatorio i danni e le perdite dovranno essergli interamente attribuiti ⁽²¹²⁾.

Anche in questa sede si conferma il principio per cui il vettore deve dimostrare l'effettivo rapporto di causalità intercorrente tra gli eventi esonerativi della sua responsabilità, nonché la circostanza per cui i danni posti a carico del vettore non comprendono quelli che la merce avrebbe in ogni caso subito, a prescindere dal comportamento negligente o meno tenuto dal vettore. In questa prospettiva assume rilevanza decisiva la prova che l'evento dannoso non sia conseguenza di un comportamento negligente del vettore o dei suoi dipendenti o preposti ⁽²¹³⁾.

La responsabilità del vettore marittimo deve, inoltre, essere esclusa nei casi in cui l'evento dannoso o la perdita delle merci si realizzino quali eventi eccezionali e del tutto sproporzionati rispetto alla condotta concretamente tenuta dal vettore. Anche in tale contesto l'onere della prova dovrà essere assolto dal vettore che dovrà dimostrare non solo la sproporzionalità del danno, ma anche l'eccezionalità del processo causale innescatosi, dipendente da fattori esterni e del tutto indipendenti dalla sua volontà.

In tal senso sembrano indirizzate anche le Regole di Rotterdam prevedendo espressamente che quando la responsabilità del vettore è in parte esclusa in base alle disposizioni di cui all'art. 17, questi risponde soltanto per quella parte della perdita, del danno o del ritardo imputabile all'evento o alla circostanza per cui egli è responsabile ⁽²¹⁴⁾.

⁽²¹²⁾ Così S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 403.

⁽²¹³⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 403.

⁽²¹⁴⁾ Cfr. l'art. 17, par. 6, Regole di Rotterdam: «*When the carrier is relieved of part of its liability pursuant to this article, the carrier is liable only for that part of the loss, damage or delay that is attributable to the event or circumstance for which it is liable pursuant to this article*».

Il vettore, per avvalersi di tale criterio esonerativo, dovrà comunque provare la misura del danno effettivamente provocato alle merci trasportate da eventi esterni a lui non imputabili. Qualora non riesca a fornire la prova dell'eccezionalità del processo causale, nonché la sproporzionalità tra i danni verificatisi ed il proprio comportamento, dovrà necessariamente essere considerato interamente responsabile dei danni in parola nei confronti degli interessati al carico, nonostante l'eccezionalità delle circostanze in cui si sono verificati ⁽²¹⁵⁾.

⁽²¹⁵⁾ Cfr. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 403.

CAPITOLO 4

RIGHTS OF THE CONTROLLING PARTY

Tra le nuove tematiche introdotte dalle Regole di Rotterdam vi è quella relativa al diritto di controllo riconosciuto ai soggetti interessati al carico e al trasferimento delle posizioni soggettive dipendenti dal contratto di trasporto.

Nelle vigenti convenzioni internazionali relative al trasporto marittimo internazionale di merci non si trova alcuna disposizione in merito e, in particolare, le Regole dell'Aja-Visby si limitano a disciplinare alcuni aspetti del contratto di trasporto, relativi agli obblighi e alle responsabilità del vettore, al contenuto ed al valore probatorio della polizza di carico, nonché alcuni scarni profili concernenti la responsabilità del caricatore.

Nulla si dice, invece, in relazione ai diritti delle parti nel corso di esecuzione del contratto di trasporto.

4.1 La definizione di *right of control*.

Ai sensi dell'art. 1, par. 12, delle Regole di Rotterdam, il *right of control* deve essere definito come il diritto, nascente dal contratto di trasporto, di dare istruzioni al vettore in relazione alle merci in conformità a quanto disposto in merito nel capitolo 10 delle Regole stesse.

Quello che viene previsto è, in pratica, il diritto di un determinato soggetto, della *controlling party* in particolare, di impartire alcune istruzioni al vettore.

Il potere di ingerirsi nella gestione della fase esecutiva del trasporto riconosciuto alla *controlling party* non è illimitato e incondizionato, ma risulta circoscritto entro determinati limiti, come precisa l'art. 50.

Dal punto di vista temporale, il diritto di controllo può essere esercitato per tutto l'intero periodo di responsabilità del vettore; tale facoltà viene riconosciuta solo alla parte controllante e indica il diritto di dare o modificare istruzioni in relazione alle merci che non costituiscono una modifica del contratto di trasporto, il diritto di ottenere la consegna delle merci in un porto di scalo previsto o, in relazione al trasporto terrestre, in un luogo lungo il percorso, nonché il diritto di sostituire il destinatario con qualsiasi altra persona, compresa la *controlling party*. Queste ultime istruzioni possono essere identificate con quello che normalmente nel nostro ordinamento viene definito «diritto di contrordine» e che, negli ordinamenti di *common law*, si identifica con l'istituto dello *stoppage in transitu* ⁽²¹⁶⁾.

Il diritto della *controlling party* di chiedere al vettore la riconsegna anticipata della merce nel corso del trasporto si configura in maniera diversa in relazione alla fase marittima e a quella terrestre.

⁽²¹⁶⁾ La possibilità per la parte controllante di impartire al vettore determinate istruzioni nel corso dell'esecuzione del contratto di trasporto rileva in particolar modo in alcune situazioni come, ad esempio, nel caso in cui il venditore non abbia ottenuto dal compratore, destinatario della merce, il pagamento del prezzo convenuto; il venditore, quale *controlling party*, potrà dare istruzioni la vettore in ordine di consegnare la merce ad un soggetto diverso dal destinatario iniziale, incluso se medesimo. Cfr. F. BERLINGIERI – S. ZUNARELLI – C. ALVISI, *La nuova convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci "wholly or partly by sea" (Regole di Rotterdam)*, in *Dir. mar.*, 2008, 1199.

In particolare, nella fase marittima, sembra che la *controlling party* possa pretendere la riconsegna della merce solo in un porto in cui fosse già stato programmato lo scalo da parte della nave al fine di compiersi operazioni di tipo commerciale; diversamente, per quanto concerne il trasporto terrestre, si ritiene che la parte controllante possa chiedere la riconsegna della merce in qualunque luogo idoneo collocato lungo l'itinerario indicato e seguito dal vettore al fine di eseguire il trasferimento della merce.

La *controlling party*, inoltre, è la sola che può convenire con il vettore modifiche del contratto di trasporto diverse da quelle menzionate nell'articolo 50, par. 1, lett. b) e c), ovvero le modifiche relative al diritto di ottenere la consegna delle merci in un porto di scalo diverso da quello inizialmente stabilito o un luogo lungo il percorso e di sostituire il destinatario con qualsiasi altro soggetto.

Per quanto concerne altre e ulteriori modifiche al contratto, diverse da quelle appena menzionate, la disciplina applicabile non sarà più quella prevista dalle Regole di Rotterdam, ma si dovrà fare riferimento alle disposizioni previste di volta in volta dalla singola legge nazionale applicabile, in quanto si esula dalla nozione di *right of control* prevista dalle Regole.

Vieppiù, in quest'ultimo caso, l'accordo della *controlling party* e del vettore in merito alle modifiche contrattuali risulta indispensabile; nel caso delle variazioni contrattuali di cui all'art. 50, par. 1, lett. b) e c), invece, la *controlling party* non ha alcuna necessità di acquisire il consenso del vettore poiché il potere di modificare le condizioni ivi indicate costituisce l'esercizio di un diritto potestativo attribuito dalle Regole alla parte controllante.

In ogni caso, qualunque variazione deve comunque essere obbligatoriamente annotata in un documento di trasporto negoziabile o in un documento di trasporto non

negoziabile di cui è richiesta la restituzione, ovvero incorporata in una registrazione elettronica di trasporto negoziabile; diversamente, qualora sia stato emesso un documento di trasporto non negoziabile il vettore è tenuto ad annotare le modifiche relative al rapporto contrattuale sul documento solo previa richiesta della parte controllante ⁽²¹⁷⁾.

Il *right of control*, infine, può essere esercitato dal momento in cui il vettore prende in consegna le merci per il trasporto fino a quando le stesse vengono riconsegnate.

Non risulta chiaro, tuttavia, se l'art. 50, par. 2, faccia riferimento al momento in cui le merci vengono materialmente riconsegnate ad un terzo, che non sia un sub-contraente del vettore, il quale ne perde la detenzione, ovvero al momento della consegna effettuata conformemente a quanto previsto nel contratto di trasporto. In questo secondo caso il vettore sarebbe comunque tenuto ad attenersi alle istruzioni della *controlling party* per quanto concerne, ad esempio, le iniziative da adottarsi per il recupero della merce che sia stato oggetto di errata consegna, mentre, ove si opti per la prima soluzione interpretativa, il vettore non vi sarà tenuto, ferma la sua eventuale responsabilità per la perdita della merce affidatagli per il trasporto ⁽²¹⁸⁾.

⁽²¹⁷⁾ Cfr. l'art. 54, par. 2, delle Regole di Rotterdam ai sensi del quale «*Variations to the contract of carriage, including those referred to in article 50, subparagraphs 1 (b) and (c), shall be stated in a negotiable transport document or in a non-negotiable transport document that requires surrender, or incorporated in a negotiable electronic transport record, or, upon the request of the controlling party, shall be stated in a non-negotiable transport document or incorporated in a non-negotiable electronic transport record. If so stated or incorporated, such variations shall be signed in accordance with article 38*».

⁽²¹⁸⁾ Così F. BERLINGIERI – S. ZUNARELLI – C. ALVISI, *La nuova convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci “wholly or partly by sea” (Regole di Rotterdam)*, cit., 1200.

4.2 I criteri di individuazione della *controlling party* e il trasferimento della sua posizione.

L'art. 51 definisce chiaramente l'identità della parte controllante differenziando i casi in cui si sia proceduto o meno alla emissione di un documento di trasporto da parte del vettore e i casi in cui a tale documento sia attribuita o meno natura negoziale, ovvero sia prevista la sua esibizione ai fini della riconsegna della merce.

In particolare, qualora sia stato emesso un documento di trasporto non negoziabile dal quale risulta che esso deve essere restituito onde ottenere la consegna delle merci, il caricatore si identifica con la parte controllante e può trasferire il diritto di controllo al destinatario indicato nel documento di trasporto consegnando il documento a tale persona senza girata.

Se sono stati emessi vari originali, tutti gli originali devono essere trasferiti onde effettuare il trasferimento del diritto di controllo.

Per esercitare il suo diritto di controllo, infatti, la parte controllante deve produrre il documento e identificarsi in modo appropriato.

Quando viene emesso un documento di trasporto negoziabile, invece, il portatore o, se sono stati emessi vari originali del documento di trasporto, il portatore di tutti gli originali diviene la parte controllante.

Il portatore può quindi cedere il diritto di controllo mediante il trasferimento del documento di trasporto negoziabile ad un'altra persona in conformità all'art. 57; se sono stati emessi vari originali del documento di trasporto, tutti gli originali devono comunque essere trasferiti a tale persona onde effettuare tale trasferimento.

Per esercitare il diritto di controllo, il portatore deve presentare il documento di trasporto negoziabile al vettore e, se è una delle persone menzionate nell'art. 1, par. 10,

lettera a), deve identificarsi in modo appropriato. Anche in questo caso, se sono stati emessi vari originali del documento di trasporto, per poter esercitare il *right of control*, tutti gli originali devono essere presentati.

Da ultimo, qualora venga emessa una registrazione elettronica di trasporto negoziabile, il portatore è la parte controllante e può trasferire il diritto di controllo ad un altro soggetto mediante il trasferimento nella registrazione elettronica di trasporto negoziabile; per esercitare il diritto di controllo, il portatore deve comunque dimostrare di essere tale.

Sul punto, si rileva come la disposizione, in verità, sembri far riferimento a principi estremamente vaghi, in particolare in relazione al richiamo effettuato alle procedure di cui all'art. 9.

Nel caso in cui non sia stato emesso alcun documento di trasporto, ovvero sia stato emesso un documento di trasporto non negoziabile, sorgono maggiori problemi in relazione ai criteri da adottare ai fini dell'individuazione della *controlling party*.

In questi casi, infatti, l'art. 51, par. 1, delle Regole di Rotterdam prevede espressamente che la parte controllante sia il caricatore, salvo che, al momento della conclusione del contratto di trasporto, egli designi il destinatario, il caricatore documentale o un altro soggetto come parte controllante.

La *controlling party* può comunque trasferire il diritto di controllo ad un'altra persona e tale trasferimento diventa efficace nei confronti del vettore dal momento della sua comunicazione da parte della persona che lo esegue; la persona in cui favore esso ha luogo diviene direttamente la parte controllante.

In ogni caso, la parte controllante deve sempre identificarsi in modo appropriato quando esercita il diritto di controllo attribuitole.

Si evidenzia, inoltre, come la veste di parte controllante possa essere attribuita non solo al destinatario o al caricatore documentale, ma anche ad un terzo completamente estraneo all'operazione di trasporto in quanto la norma usa specificatamente l'espressione «*another person*»⁽²¹⁹⁾.

Notevoli perplessità nascono, tuttavia, dal fatto che la veste di *controlling party* possa essere attribuita ad un soggetto perfino a prescindere da una sua manifestazione di volontà in tal senso, soprattutto se si considera che tale posizione non comporta solamente l'assunzione di alcuni particolari diritti, ma anche di determinate obbligazioni nei confronti del vettore.

4.3 Le limitazioni al *right of control*.

Il vettore non è tenuto a dare attuazione a qualsiasi istruzione che gli venga impartita dalla *controlling party*.

Quest'ultima, infatti, non deve rispettare solamente i limiti che le derivano dall'art. 50, di cui sopra, ma deve sottostare anche alle indicazioni di cui all'art. 52 delle Regole di Rotterdam.

In relazione all'esecuzione delle istruzioni provenienti dalla parte controllante, infatti, le Regole specificano che il vettore, dopo aver controllato che la persona che impartisce le istruzioni abbia il diritto di esercitare il *right of control*, non può sottrarsi alla loro esecuzione se tali istruzioni possono ragionevolmente essere eseguite nel

⁽²¹⁹⁾ È il caso, ad esempio, del caricatore che conclude un contratto di trasporto in virtù di un contratto di mandato e si determina ad indicare il nominativo del proprio mandante come soggetto al quale attribuire tutte le posizioni soggettive spettanti alla parte controllante.

momento in cui pervengono al vettore e se non interferiscono con le normali operazioni del vettore stesso, ivi comprese le pratiche di consegna ⁽²²⁰⁾.

Le disposizioni in esame sono chiaramente poste al fine di tutelare il vettore dall'eventualità di non subire indebite interferenze nell'efficiente gestione della propria attività di trasporto ⁽²²¹⁾.

Si evidenzia, in particolare, come la norma in esame faccia espresso riferimento alla parola *instructions*, ciò che potrebbe indurre l'interprete ad attenersi alla sola interpretazione letterale della disposizione, limitandone la portata alle istruzioni di cui alla prima parte dell'art. 50.

La previsione di cui all'art. 52, quindi, potrebbe intendersi riferita unicamente alle facoltà riconosciute alla *controlling party*, espressamente indicate come *instructions* nell'art. 50, par. 1, lett. a), ovvero al diritto di dare o modificare istruzioni in relazione alle merci che non costituiscono una modifica del contratto di trasporto.

In realtà, i limiti indicati dall'art. 52 devono essere applicati in relazione a qualsiasi tipo di richiesta formulata dalla *controlling party* al vettore ai sensi del richiamato art. 50.

Un'espressa indicazione in tal senso sembrerebbe ricavabile dallo stesso art. 52 che, al par. 1, lett. c), fa riferimento alle *delivery practices* del vettore, espressione che

⁽²²⁰⁾ Ai sensi dell'art. 52, par. 1, delle Regole di Rotterdam «[...] *the carrier shall execute the instructions referred to in article 50 if: (a) The person giving such instructions is entitled to exercise the right of control; (b) The instructions can reasonably be executed according to their terms at the moment that they reach the carrier; and (c) The instructions will not interfere with the normal operations of the carrier, including its delivery practices*».

⁽²²¹⁾ Cfr. F. BERLINGIERI – S. ZUNARELLI – C. ALVISI, *La nuova convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci "wholly or partly by sea" (Regole di Rotterdam)*, cit., 1205.

richiama una delle specifiche attività che possono essere oggetto di richiesta al vettore da parte della *controlling party* ⁽²²²⁾.

Come evidenziato, le istruzioni provenienti dalla *controlling party* devono, in ogni caso, essere ragionevolmente eseguibili nei termini dalla stessa articolati, in quanto le Regole di Rotterdam prevedono espressamente che il vettore non è tenuto a calibrarle né ad adattare alla peculiare situazione in cui si trova la spedizione marittima in riferimento alla quale sono state formulate.

Anche in questo caso, tuttavia, il vettore deve attenersi al principio di buona fede enunciato dall'art. 2 delle Regole quale principio di portata generale ai fini dell'interpretazione e dell'applicazione della nuova disciplina internazionale uniforme ⁽²²³⁾.

4.4 Le obbligazioni derivanti dal *right of control* e i soggetti gravati dalle stesse.

Ai sensi dell'art. 52, par. 2, delle Regole di Rotterdam la *controlling party* che impartisce istruzioni al vettore ha l'obbligo di rimborsargli tutte le spese addizionali, ragionevolmente sostenute, che questi abbia dovuto effettuare al fine di eseguire le istruzioni ricevute.

⁽²²²⁾ Cfr. l'art. 50, par. 1, lett. b): «*The right of control may be exercised only by the controlling party and is limited to [...] the right to obtain delivery of the goods at a scheduled port of call or, in respect of inland carriage, any place on the way*». Così F. BERLINGIERI – S. ZUNARELLI – C. ALVISI, *La nuova convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci "wholly or partly by sea" (Regole di Rotterdam)*, cit., 1206.

⁽²²³⁾ Cfr. l'art. 2 delle Regole di Rotterdam: «*In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its international character and to the need to promote uniformity in its application and the observance of good faith in international trade*».

Anche in questo caso, tuttavia, la parte controllante deve rispettare il limite costituito dal criterio della ragionevolezza in relazione all'entità delle spese sostenute dal vettore.

Non solo, ma la *controlling party* è tenuta anche a risarcire la perdita o il danno sofferti dal vettore stesso in conseguenza della diligente esecuzione di qualsiasi istruzione impartitagli, ivi compreso il risarcimento per perdite o danni di altre merci trasportate che il vettore può essere tenuto a riconoscere.

Il vettore ha diritto di ottenere dalla parte controllante una garanzia per l'importo delle spese addizionali, della perdita o del danno che lo stesso si attende possa ragionevolmente derivare in dipendenza della esecuzione delle istruzioni impartitegli e può rifiutarsi di eseguirle se tale garanzia non viene fornita ⁽²²⁴⁾.

L'esecuzione delle istruzioni da parte del vettore deve indubbiamente rispettare il criterio di diligenza poiché, diversamente, non solo gli precluderebbe la possibilità di ottenere il rimborso delle spese sostenute ed il risarcimento degli eventuali danni sofferti, ma questi dovrebbe anche essere considerato responsabile nei confronti della *controlling party* dell'eventuale perdita o danneggiamento della merce trasportata.

Dal testo dell'art. 52, par. 2, nasce tuttavia un problema di non poca rilevanza: ci si chiede, infatti, chi sia obbligato a rimborsare al vettore le spese sopra menzionate,

⁽²²⁴⁾ Cfr. l'art. 52, par. 2 e 3, delle Regole di Rotterdam: «*In any event, the controlling party shall reimburse the carrier for any reasonable additional expense that the carrier may incur and shall indemnify the carrier against loss or damage that the carrier may suffer as a result of diligently executing any instruction pursuant to this article, including compensation that the carrier may become liable to pay for loss of or damage to other goods being carried. / The carrier is entitled to obtain security from the controlling party for the amount of additional expense, loss or damage that the carrier reasonably expects will arise in connection with the execution of an instruction pursuant to this article. The carrier may refuse to carry out the instructions if no such security is provided*».

qualora un soggetto, in veste di *controlling party*, abbia impartito delle istruzioni che hanno comportato per il vettore dei costi aggiuntivi e, successivamente, tale veste di parte controllante sia stata trasferita ad un altro soggetto, ovvero la merce sia stata riconsegnata al destinatario finale ⁽²²⁵⁾.

In altri termini, il problema che si pone è quello di stabilire se il soggetto tenuto al pagamento sia colui che ha impartito le istruzioni al vettore, anche se in un momento successivo ha trasferito ad altri il ruolo di parte controllante, ovvero se l'obbligo in parola si trasferisca al nuovo soggetto controllante, fino a incardinarsi definitivamente in capo al destinatario della merce al momento della riconsegna della stessa.

Per la risoluzione del problema è necessario distinguere a seconda del caso in cui sia stato emesso o meno un documento di trasporto negoziabile.

Nel primo caso, un portatore diverso dal caricatore che esercita un qualsiasi diritto in base al contratto di trasporto assume tutte le responsabilità che incombono sul caricatore in base al contratto in parola nei limiti in cui esse siano incorporate o accertabili in base al documento di trasporto o alla registrazione elettronica negoziabile.

Notevoli dubbi suscita, comunque, l'utilizzo della locuzione «*incorporated in or ascertainable from the negotiable transport document or the negotiable electronic transport record*», fonte di perplessità e incertezze in quanto sembrerebbe aggiungere al criterio della incorporazione nel documento quello, apparentemente distinto, della «*ascertainable*» o dell'«*accertabilità*», criterio che appare dai confini piuttosto vaghi ⁽²²⁶⁾.

⁽²²⁵⁾ Cfr. F. BERLINGIERI – S. ZUNARELLI – C. ALVISI, *La nuova convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci “wholly or partly by sea” (Regole di Rotterdam)*, cit., 1207.

⁽²²⁶⁾ Cfr. F. BERLINGIERI – S. ZUNARELLI – C. ALVISI, *La nuova convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci “wholly or partly by sea” (Regole di Rotterdam)*, cit., 1207.

Secondo questa interpretazione, quindi, il vettore deve annotare sul documento di trasporto negoziabile o nel documento elettronico negoziabile gli importi dovuti dall'avente diritto alla riconsegna della merce affinché il pagamento possa essere richiesto a quest'ultimo soggetto, prima della messa a sua disposizione dei beni trasportati.

Nel caso in cui non vi sia né l'emissione di un documento di trasporto negoziabile né di un documento elettronico di trasporto negoziabile, si ritiene che il trasferimento della qualità di *controlling party* presupponga necessariamente la cessione del contratto di trasporto.

In questo caso, quindi, il soggetto che riceve effettivamente la merce e che risulta cessionario del contratto di trasporto, sarà anche il soggetto gravato delle obbligazioni direttamente derivanti dal legittimo esercizio del *right of control* da parte delle precedenti *controlling parties*.

Tali obbligazioni permangono, invero, anche in capo a tutti i soggetti che, in veste di parte controllante, abbiano dato delle istruzioni al vettore e da tali istruzioni siano derivati crediti in favore del vettore stesso.

Di un tanto vi è conferma nell'art. 52, par. 4, di cui si è già detto, ai sensi del quale il vettore ha diritto di ottenere dalla parte controllante una garanzia per l'importo delle spese aggiuntive, della perdita o del danno che possano derivare dall'esecuzione delle suddette istruzioni.

Per quanto concerne, invece, le obbligazioni che sorgono in capo al vettore, si rileva, in primo luogo, il diritto di ottenere il pagamento degli importi derivanti dalla diligente esecuzione delle istruzioni impartitegli in virtù del *right of control*.

Ai sensi dell'art. 52, par. 4, inoltre, la responsabilità del vettore per la perdita o il danno delle merci o per il ritardo nella consegna risultante dalla mancata esecuzione da

parte sua delle istruzioni ricevute dalla *controlling party* è soggetta alla responsabilità prevista dal capitolo 5 delle Regole di Rotterdam (artt. da 17 a 23) e l'ammontare del risarcimento pagabile dal vettore è soggetto ai limiti della responsabilità di cui al capitolo 12 (artt. da 59 a 61).

Un novità introdotta dalle Regole di Rotterdam, invero suscettibile di creare non pochi problemi sia in sede di applicazione pratica che in sede di interpretazione, è la norma di cui all'art. 55 che prevede un vero e proprio obbligo in capo alla parte controllante di fornire al vettore istruzioni, informazioni o documenti addizionali.

Più in particolare, la *controlling party*, a richiesta del vettore o della *performing party*, deve fornire in modo tempestivo informazioni, istruzioni o documenti relativi alle merci non ancora forniti dal caricatore e non altrimenti disponibili per il vettore, di cui quest'ultimo possa ragionevolmente avere bisogno per adempiere alle sue obbligazioni, derivanti dal contratto di trasporto.

In ogni caso, non ogni richiesta del vettore avente ad oggetto le suddette istruzioni, informazioni e documentazioni è suscettibile di assumere rilievo; deve trattarsi, nello specifico, di elementi dei quali il vettore abbia la ragionevole necessità di venire in possesso al fine di adempiere alle proprie obbligazioni nascenti dal contratto di trasporto, nonché di indicazioni relative al comportamento da adottare o di documenti che il vettore non possa procurarsi in altro modo.

Se il vettore, dopo ragionevoli sforzi, non è in grado di localizzare la *controlling party* o quest'ultima non è in grado di fornire le informazioni richieste, le istruzioni o i documenti adeguati, a ciò deve provvedere il caricatore.

Allo stesso modo, se il vettore, dopo ragionevoli sforzi, non è in grado di localizzare neppure il caricatore, tali informazioni, istruzioni o documenti devono essere forniti dal *documentary shipper*.

Ci si chiede, quindi, se, accertata l'impossibilità per la parte controllante di fornire gli elementi richiesti dal vettore, questa venga liberata dalle obbligazioni poste a suo carico dall'art. 55, alla luce dei doveri di identica natura nascenti in capo al caricatore e al *documentary shipper*, ovvero se la parte controllante rimanga comunque obbligata e, di conseguenza, responsabile per i danni che possano derivare al vettore.

Poiché il negozio che si pone alla base del trasferimento del *right of control* e della veste di parte controllante si configura come una cessione di contratto, la seconda soluzione appare preferibile.

In tal modo, infatti, il contraente cedente non viene liberato, ma alla sua obbligazione nei confronti del contraente ceduto si aggiunge quella del cessionario del contratto di trasporto ⁽²²⁷⁾.

Si rileva, inoltre, come la norma in esame introduca un sorta di priorità in relazione ai soggetti ai quali il vettore deve rivolgersi per ottenere le suddette informazioni, istruzioni o documenti aggiuntivi.

In tal senso, quindi, il vettore non potrà rivolgersi al caricatore se non dopo aver tentato di consultare la *controlling party*, ovvero dopo che questo soggetto non si sia dimostrato in grado di fornire gli elementi ragionevolmente richiesti dal vettore.

4.5 La responsabilità della *controlling party*.

Nel caso in cui la parte controllante ometta di fornire le informazioni, le istruzioni o la documentazione aggiuntiva ragionevolmente richiesta dal vettore, si configura

⁽²²⁷⁾ Cfr. F. BERLINGIERI – S. ZUNARELLI – C. ALVISI, *La nuova convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci "wholly or partly by sea" (Regole di Rotterdam)*, cit., 1210.

ovviamente una responsabilità in capo alla stessa per il mancato rispetto dell'obbligazione posta a suo carico dall'art. 55, qualora neppure il caricatore o il *documentary shipper* avessero fornito al vettore gli elementi da lui richiesti.

Sul punto, le Regole di Rotterdam non introducono una disposizione specifica, ma il silenzio della nuova normativa uniforme non deve portare a ritenere l'esistenza di una responsabilità di tipo assoluto in capo alla parte controllante poiché tale conclusione risulterebbe senza dubbio eccessiva.

Il sistema, infatti, si fonda sulla responsabilità per colpa ed il comportamento del vettore viene valutato in base ad un criterio di ragionevolezza, come sopra accennato.

Da ultimo, si rileva come in favore del caricatore, del *documentary shipper* e della stessa *controlling party* non sia prevista alcuna limitazione di responsabilità all'interno della nuova normativa internazionale in relazione alle obbligazioni di cui all'art. 55, ciò che costituisce un'incongruenza ed un'indubbia disparità di trattamento di queste figure rispetto a quella, certamente più tutelata e garantita, del vettore.

CAPITOLO 5

GLI ULTERIORI PROFILI DI NOVITÀ

INTRODOTTI DALLE REGOLE DI ROTTERDAM

Nel presente capitolo verranno analizzati sommariamente gli ulteriori profili innovativi introdotti dalle Regole di Rotterdam in relazione al trasporto di merci effettuato *wholly or partly by sea*.

Con riferimento a questi aspetti, si rileva come le *Rotterdam Rules* introducano una disciplina sistematica, precisa ed articolata in relazione ad ognuno di essi; ciò nonostante, si ritiene che la regolamentazione che ne deriva, per quanto determinata, non sempre sia in grado di far fronte alle esigenze di una pratica che necessita, più di tutto, di disposizioni snelle e di facile applicazione, in grado di risolvere celermente i problemi che sistematicamente derivano nelle diverse fattispecie concrete.

Più che un articolato e complesso sistema di disposizioni, quindi, sarebbe stato forse più opportuno prediligere un testo più agile, suscettibile di essere applicato più agevolmente dalle parti interessate ed in grado di risolvere più agevolmente le difficoltà che di volta in volta si presentano agli operatori.

5.1 L'ambito di applicazione.

Le Regole di Rotterdam modificano sensibilmente i criteri adottati ai fini dell'applicazione delle proprie norme, rispetto a quanto previsto dalle Regole dell'Aja-Visby.

Queste ultime, infatti, fanno sostanzialmente riferimento a tre diversi parametri: quello geografico, quello documentale e quello temporale ⁽²²⁸⁾.

Dal punto di vista geografico le Regole dell'Aja-Visby si applicano ai trasporti internazionali che hanno inizio in uno Stato contraente, nonché ai trasporti in relazione ai quali, in uno di questi Stati, viene emessa una polizza di carico, ovvero qualora in merito all'applicazione delle norme contenute nella Convenzione vi sia l'accordo delle parti.

Per quanto concerne il criterio documentale, si rileva come le Regole dell'Aja-Visby vengano applicate solamente nel caso di emissione di una polizza di carico, o altro titolo simile, in riferimento al trasporto di cui trattasi.

Da ultimo, il parametro temporale prevede l'applicazione delle Regole dell'Aja-Visby dal momento in cui si inizia la caricazione delle merci a bordo della nave fino a

⁽²²⁸⁾ Ai sensi dell'art. 10, delle Regole dell'Aja-Visby: *«The provisions of these Rules shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if*

(a) the bill of lading is issued in a contracting State, or (b) the carriage is from a port in a contracting State, or (c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that these Rules or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract; whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person. / Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to the Bills of Lading mentioned above. / This Article shall not prevent a Contracting State from applying the rules of this Convention to Bills of Lading not included in the preceding paragraphs"».

quello di scaricazione delle stesse; le obbligazioni del vettore relative a prestazioni precedenti o successive a questi due momenti, quindi, non sono soggette alla Convenzione in parola, ma alla legge applicabile al contratto di trasporto.

Le Regole di Rotterdam, invece, fanno riferimento alla natura del contratto, quale criterio fondamentale per la loro applicazione ⁽²²⁹⁾.

Le *Rotterdam Rules*, infatti, si applicano ai contratti di trasporto che avvengono in parte o interamente via mare, ivi compresi i contratti di trasporto *door-to-door*, purché comprendano al loro interno una fase di trasporto via mare.

A questo nuovo criterio, si aggiunge quello relativo al tipo di traffico, distinguendo tra trasporto di linea e trasporto *tramp* ⁽²³⁰⁾.

⁽²²⁹⁾ Cfr. quanto previsto dagli art. 5 e 6 delle Regole di Rotterdam: «*Article 5 - General scope of application - 1. Subject to [article 6](#), this Convention applies to contracts of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State:*

- (a) *The place of receipt;*
- (b) *The port of loading;*
- (c) *The place of delivery; or*
- (d) *The port of discharge.*

2. This Convention applies without regard to the nationality of the vessel, the carrier, the performing parties, the shipper, the consignee, or any other interested parties».

«**Article 6 - Specific exclusions - 1.** *This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation:*

- (a) *Charterparties; and*
- (b) *Other contracts for the use of a ship or of any space thereon.*

2. This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when:

- (a) *There is no charterparty or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and*
- (b) *A transport document or an electronic transport record is issued».*

La disciplina, sul punto, risulta un po' ambigua e non di immediata comprensione: in via generale, la Convenzione si applica al trasporto di linea e non, invece, al trasporto *tramp*. L'art. 6, par. 1, infatti, specifica quali contratti nel trasporto di linea risultano estromessi, mentre al par. 2 esclude l'applicabilità ai trasporti non di linea, ad eccezione dei casi specificamente individuati.

La tortuosa formulazione di questo articolo è dovuta al fatto che in alcuni casi il trasporto di linea presenta caratteristiche simili a quello non di linea e, in tali ipotesi, vengono emessi i documenti tipici del trasporto *tramp*, ovvero i *charterparties*: ciò ha determinato l'esclusione di tali contratti dall'ambito di applicazione della normativa uniforme, pur rientrando il trasporto nella definizione di trasporto di linea; nell'ambito del trasporto non di linea, eseguito per un singolo caricatore fuori dall'ambito di una linea regolare di navigazione, le caratteristiche del contratto di trasporto sono simili a quelle di uno di linea in quanto al momento della stipulazione del contratto non viene emesso alcun documento, che, invece, viene rilasciato al momento della caricazione della merce a bordo della nave, attestando così l'avvenuta consegna al vettore⁽²³¹⁾.

Il criterio relativo al tipo di documento viene utilizzato per individuare le eccezioni alla regola generale di applicazione della Convenzione al trasporto di linea e non a quello *tramp*; in particolare, le Regole di Rotterdam non si applicano nel trasporto

⁽²³⁰⁾ In particolare il trasporto di linea viene definito dalla stessa Convenzione come un servizio di trasporto offerto al pubblico mediante pubblicità o mezzi similari, comprendente il trasporto mediante navi che assicurano un collegamento regolare tra determinati porti secondo un calendario di partenze accessibile al pubblico; il trasporto non di linea, invece, viene definito negativamente come qualsiasi trasporto non classificabile come trasporto di linea. Cfr. sul punto l'art. 1, par. 3 e 4, delle Regole di Rotterdam.

⁽²³¹⁾ Cfr. F. BERLINGIERI – S. ZUNARELLI – C. ALVISI, *La nuova convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci "Wholly or partly by sea" (Regole di Rotterdam)*, in *Dir. mar.*, 2008, 1161, 1169.

di linea quando il contratto è documentato da un *charter party* o da un altro contratto di utilizzazione della nave o di uno spazio a bordo della essa, mentre si applicano al trasporto *tramp* nel caso in cui non vi sia emissione di *charter party*, ma soltanto di un documento o di una registrazione elettronica di trasporto.

Dal punto di vista geografico, invece, l'ambito di applicazione delle Regole di Rotterdam risulta decisamente più ampio di quello previsto dalla Regole dell'Aja-Visby poiché comprende tutti i trasporti internazionali in relazione ai quali il luogo di ricevimento o di consegna, il porto di imbarco o di sbarco si trovi in uno Stato contraente. La Convenzione, in particolare, si applica senza fare alcun riferimento alla nazionalità della nave, del vettore, delle *performing parties*, del caricatore, del destinatario, o di qualsiasi altra parte interessata.

Anche dal punto di vista temporale l'ambito di applicazione delle Regole di Rotterdam risulta più esteso rispetto a quello delle regole dell'Aja-Visby. Esso ricomprende, infatti, tutte le fasi del trasporto, dal ricevimento delle merci da parte del vettore alla riconsegna delle stesse al destinatario, ad eccezione delle fasi terrestri che sarebbero state soggette ad una diversa convenzione internazionale nel caso in cui per esse fosse stato stipulato un diverso contratto: in tali circostanze, la convenzione obbligatoriamente applicabile regola il regime della responsabilità del vettore ed il termine per l'esercizio dell'azione ⁽²³²⁾.

⁽²³²⁾ Cfr. l'art. 26 delle Regole di Rotterdam, ai sensi del quale «*When loss of or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstance causing delay:*

- (a) *Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any of the carrier's activities if the shipper had made a separate and direct contract with*

5.2 L'inderogabilità della disciplina uniforme.

In via generale l'art. 3, par. 8, delle Regole dell'Aja-Visby prevede la nullità di ogni intesa volta ad escludere o limitare la responsabilità del vettore, nonché di ogni accordo diretto a cedere il beneficio previsto dall'assicurazione ⁽²³³⁾.

Solamente all'art. 6 della Convenzione viene prevista una eccezione a tale regola in virtù della quale è possibile prevedere determinate clausole di esonero da responsabilità qualora tali previsioni non siano contrarie all'ordine pubblico, non venga emessa una polizza di carico ed il trasporto abbia per oggetto carichi tali da spiegare l'adozione di uno specifico accordo in tal senso ⁽²³⁴⁾.

the carrier in respect of the particular stage of carriage where the loss of, or damage to goods, or an event or circumstance causing delay in their delivery occurred;

- *(b) Specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; and*
- *(c) Cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument».*

⁽²³³⁾ Cfr. l'art. 3, par. 8, delle Regole dell'Aja-Visby: «*Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability*».

⁽²³⁴⁾ Cfr. l'art. 6 delle Regole dell'Aja-Visby, ai sensi del quale «*Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and*

Le Regole di Rotterdam, adottando una formulazione simile a quella adottata dalle Regole dell'Aja-Visby, conservano ed ampliano la possibilità di derogare, a determinate condizioni, alle disposizioni obbligatorie della disciplina uniforme.

Esse prevedono, in particolare, che qualsiasi clausola di un contratto di trasporto debba essere nulla se e nei limiti in cui essa, direttamente o indirettamente, escluda o limiti le obbligazioni del vettore o di una *performing party* marittima, nei casi in cui escluda o limiti la responsabilità del vettore o di una *performing party* marittima per l'inadempimento di una di tali obbligazioni ovvero qualora preveda la cessione del beneficio dell'assicurazione delle merci in favore del vettore o di una persona menzionata nell'articolo 18 ⁽²³⁵⁾.

Non solo, ma qualsiasi clausola di un contratto di trasporto deve altresì essere ritenuta nulla se e nei limiti in cui essa, direttamente o indirettamente, escluda, limiti o accresca le obbligazioni del caricatore, del destinatario, della parte controllante, del portatore o del caricatore documentale previste dalla Convenzione stessa ovvero nel caso in cui tale clausola escluda, limiti o aumenti la responsabilità di tali soggetti in relazione all'inadempimento di una qualsiasi di tali obbligazioni.

Regole speciali, inoltre, sono previste per il trasporto di animali vivi e di determinate merci, ciò che costituisce una novità assoluta rispetto alle previsioni delle Regole dell'Aja-Visby.

shall be marked as such. / An agreement so entered into shall have full legal effect. / Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement».

⁽²³⁵⁾ Cfr. l'art. 79, par. 1, delle Regole di Rotterdam.

Nella specie, le Regole di Rotterdam prevedono che il contratto di trasporto possa escludere o limitare le obbligazioni o le responsabilità del vettore e di una *performing party* marittima qualora le merci siano animali vivi.

Tale esclusione o limitazione, tuttavia, non è operante se il creditore prova che la perdita, il danno o il ritardo nella consegna della merce è dovuto ad un atto o ad una omissione del vettore o di una persona menzionata nell'articolo 18, compiuto allo scopo di causare la perdita, il danno o il ritardo o comunque realizzato con la consapevolezza che tale perdita, danno o ritardo si sarebbe probabilmente verificato.

Un'ulteriore possibilità di prevedere l'esclusione o la limitazione delle obbligazioni o della responsabilità del vettore o di una *performing party* marittima è prevista nel caso in cui la condizione propria delle merci o le circostanze, i termini e le condizioni in base alle quali il trasporto deve essere eseguito siano tali da giustificare una convenzione speciale, purché tale contratto di trasporto non sia relativo a spedizioni commerciali ordinarie effettuate nel corso operazioni commerciali abituali e non sia stato emesso alcun documento di trasporto né alcuna registrazione elettronica negoziabile⁽²³⁶⁾.

Regole speciali sono previste, infine, per i *volume contracts*.

I contratti di volume sono accordi contrattuali nell'ambito dei quali si prevede il trasporto di una serie di carichi in una serie di viaggi entro un dato periodo; in un primo momento i contratti di volume sono stati ricompresi nell'ambito dei *contracts of affraightment* ed utilizzati nei traffici non di linea, mentre, successivamente, con

⁽²³⁶⁾ Cfr. l'art. 81, par. 1, lett. b), delle Regole di Rotterdam.

l'impiego di navi porta *containers* nel traffico di linea, gli stessi si sono diffusi anche in tale diverso tipo di traffico ⁽²³⁷⁾.

In via generale, l'art. 80 prevede un certa libertà contrattuale per la stipulazione di tale tipo di contratti, esclusa solamente in relazione alle obbligazioni dei contraenti che hanno riflessi sulla sicurezza, ovvero sulla navigabilità della nave, sulle informazioni dovute dal caricatore in relazione alle merci ed alla loro eventuale natura pericolosa; tale libertà contrattuale non opera, inoltre, qualora il contratto abbia natura di contratto di adesione ed è condizionata alla conoscibilità degli esoneri da parte del caricatore, oltre che alla possibilità riconosciutagli di concludere un contratto soggetto alle Regole di Rotterdam ⁽²³⁸⁾.

⁽²³⁷⁾ In tal senso S. VERNIZZI, *Le (future) Regole di Rotterdam: alcune considerazioni sulla nuova convenzione in materia di trasporto internazionale di merci che si svolge in tutto o in parte per mare*, in *Resp. civ. prev.*, 2009, 5, 1154.

⁽²³⁸⁾ Cfr. l'art. delle Regole di Rotterdam ai sensi del quale «1. *Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.*

2. *A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when:*

- *(a) The volume contract contains a prominent statement that it derogates from this Convention;*
- *(b) The volume contract is (i) individually negotiated or (ii) prominently specifies the sections of the volume contract containing the derogations;*
- *(c) The shipper is given an opportunity and notice of the opportunity to conclude a contract of carriage on terms and conditions that comply with this Convention without any derogation under this article; and*
- *(d) The derogation is neither (i) incorporated by reference from another document nor (ii) included in a contract of adhesion that is not subject to negotiation.*

3. *A carrier's public schedule of prices and services, transport document, electronic transport record or similar document is not a volume contract pursuant to paragraph 1 of this article, but a volume contract may incorporate such documents by reference as terms of the contract.*

La deroga, in ogni caso, opera solo nei rapporti tra vettore e caricatore e non risulta in alcun modo opponibile a terzi giratari del documento di trasporto negoziabile o cessionari del contratto, salvo il caso in cui tale clausola sia stata ad essi resa nota ed approvata per iscritto.

5.3 Gli ausiliari del vettore.

Le Regole dell'Aja-Visby sono applicabili ai preposti del vettore, ma non anche agli ausiliari indipendenti di quest'ultimo.

In particolare, se un'azione, contrattuale o extracontrattuale viene promossa nei confronti di un preposto del vettore, che non sia un ausiliario indipendente, questi può avvalersi degli esoneri e dei limiti di responsabilità invocabili dal vettore in base alle previsioni della convenzione stessa.

4. Paragraph 1 of this article does not apply to rights and obligations provided in articles 14, subparagraphs (a) and (b), 29 and 32 or to liability arising from the breach thereof, nor does it apply to any liability arising from an act or omission referred to in article 61.

5. The terms of the volume contract that derogate from this Convention, if the volume contract satisfies the requirements of paragraph 2 of this article, apply between the carrier and any person other than the shipper provided that:

- (a) Such person received information that prominently states that the volume contract derogates from this Convention and gave its express consent to be bound by such derogations; and*
- (b) Such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record.*

6. The party claiming the benefit of the derogation bears the burden of proof that the conditions for derogation have been fulfilled».

Gli ausiliari indipendenti, siano essi sub-vettori o ausiliari terrestri, sono quindi soggetti non alle Regole dell'Aja-Visby, ma alla legge applicabile secondo le disposizioni di diritto internazionale privato.

Rilevante, da questo punto di vista, è la posizione assunta dal caricatore e dal destinatario nel caso in cui debbano agire nei confronti degli ausiliari indipendenti del vettore; in questo caso, infatti, potranno agire solamente in via extracontrattuale, accollandosi l'onere della prova della colpa, ma nei loro confronti non potrà essere opposta alcuna limitazione di responsabilità né il termine annuale di prescrizione.

Le Regole di Rotterdam, invece, prevedono la responsabilità del vettore per il danno, la perdita o il ritardo nella riconsegna delle merci imputabile non solo ai preposti, ma anche a tutti gli ausiliari indipendenti.

Con il termine *performing party* viene individuato un soggetto diverso dal vettore che esegue o si obbliga ad eseguire una delle obbligazioni del vettore in base ad un contratto di trasporto con riguardo al ricevimento, all'imbarco, alla movimentazione, allo stivaggio, al trasporto, alla cura, allo sbarco o alla consegna delle merci, in quanto tale persona agisca, direttamente o indirettamente, su richiesta del vettore o sotto la sua supervisione ed il suo controllo; non comprende, invece, persone che agiscono, direttamente o indirettamente, su istruzioni di un caricatore, di un caricatore documentale, della parte controllante o del destinatario, anziché del vettore ⁽²³⁹⁾.

Nell'ambito delle *performing parties*, viene individuata anche la *maritime performing party* quale soggetto che esegue o si obbliga a eseguire una qualsiasi obbligazione del vettore durante il periodo compreso tra l'arrivo delle merci al porto di imbarco di una nave e la loro partenza dal porto di sbarco; un vettore terrestre, inoltre,

⁽²³⁹⁾ Cfr. l'art. 1, par. 6, delle Regole di Rotterdam.

viene considerato una *performing party* marittima qualora esegua o si obblighi ad eseguire i suoi servizi esclusivamente entro un'area portuale ⁽²⁴⁰⁾.

Tutti questi operatori sono soggetti alle Regole di Rotterdam e, nei loro confronti, il caricatore e il destinatario delle merci hanno un'azione di tipo contrattuale.

Teoricamente, la certezza della normativa applicabile al caso di specie, rendendo più agevole e veloce la valutazione dei rischi, dovrebbe determinare una riduzione del contenzioso, ma, a sommosso avviso della scrivente, amplia in modo irragionevole l'ambito di applicazione della convenzione, rendendo opponibili al caricatore e al destinatario delle merci le limitazioni di responsabilità proprie del vettore e dei suoi ausiliari più stretti, i preposti, nonché i più brevi termini di prescrizione in precedenza riservati a questi ultimi; se da un lato è vero che l'onere della prova che deve essere positivamente assolto dal caricatore o dal destinatario delle merci è ben più agevole, dall'altro lato si rileva come maggiori saranno i casi di esonero da responsabilità, o di prescrizione, alla luce delle nuove prerogative attribuite alle *performing parties* e, in particolare, alle *performing parties* marittime.

5.4 I documenti di trasporto e i titoli elettronici.

Il presupposto per l'applicazione delle Regole dell'Aja-Visby è l'emissione, da parte del vettore di una polizza di carico, su richiesta del caricatore delle merci, la quale deve

⁽²⁴⁰⁾ Cfr. l'art. 1, par. 7, delle Regole di Rotterdam.

indicare precisamente le marche principali, il numero dei colli, la quantità o il peso delle merci nonché il loro apparente ordine o condizione ⁽²⁴¹⁾.

Si prevede, inoltre, la possibilità per il vettore di rifiutarsi di inserire nella polizza di carico i dati relativi alle merci che abbia il ragionevole sospetto di ritenere non rappresentino esattamente la merce ricevuta ovvero nel caso in cui non abbia avuto i mezzi necessari per procedere a tali verifiche.

La norma, in realtà, è di difficile applicazione concreta in quanto, in tali evenienze, la prassi ha introdotto la pratica di inserire nel documento di trasporto delle riserve.

Le Regole di Rotterdam prevedono, all'art. 35, il diritto del caricatore di ottenere dal vettore, al momento della consegna delle merci al vettore o ad una *performing party*, un documento di trasporto, negoziabile o meno, ovvero una registrazione elettronica di trasporto, anch'essa negoziabile o meno, salvo che il caricatore e il vettore abbiano convenuto di non usare un documento di trasporto o una registrazione elettronica di trasporto, ovvero rientri negli usi, costumi e pratiche del commercio di non usarlo.

⁽²⁴¹⁾ Per un approfondimento in merito ai documenti di trasporto si veda A. ARENA, voce *Polizza di carico*, in *Noviss. dig. it.*, XIII, 1966, 245; A. PAVONE LA ROSA, voce *Polizza di carico*, in *Enc. dir.*, XXXIV, Milano, 1985, 201; A. XERRI, voce *Polizza di carico*, in *Noviss. dig. it.*, App. V, Torino, 1986, 1103; G. ROMANELLI – S. ZUNARELLI, *Titoli rappresentativi di merci: La polizza di carico*, in *Enc. giur.*, XXXI, Roma, 1994, 3; C. MEDINA, voce *Polizza di carico*, *Dig. disc. priv. – sez. comm.*, XI, Torino 1995, 162; B. SCORZA, *La polizza di carico*, Roma, 1936; A. LORDI, *La circolazione della polizza di carico*, Roma, 1947, A. ARENA, *La polizza di carico e gli altri titoli rappresentativi di trasporto*, Milano, 1951; G. AURITI, *La polizza di carico*, Padova, 1957; A. PAVONE LA ROSA, *Studi sulla polizza di carico*, Milano, 1958; N. BALESTRA, *La polizza di carico nel trasporto di carico e nel noleggio a viaggio*, Milano, 1969; F. A. QUERCI, *Polizza di carico e lettera di garanzia*, Camerino, 1971; L. MURTAS, *Efficacia probatoria e costitutività della polizza di carico*, Torino, 1996; E. SANTORO, *La polizza di carico*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da A. ANTONINI, II, Milano, 2008, 487.

In tal senso, le Regole di Rotterdam sono la prima convenzione che si preoccupa di disciplinare i titoli di trasporto elettronici accanto ai documenti cartacei di trasporto (²⁴²); in particolare, le Regole dispongono che il loro utilizzo è soggetto alle procedure menzionate nel titolo in tema di emissione e di trasferimento dei titoli, di garanzia della loro integrità, di prova di legittimazione del titolare, di consegna del titolo all'avente diritto nonché della loro estinzione. Si tratta, infatti, di procedure destinate ad evolversi rapidamente e costantemente e, quindi, non suscettibili di essere regolate in un testo destinato a durare nel tempo.

Il valore probatorio dei dati contrattuali, ai sensi dell'art. 40, viene disciplinato in maniera più circostanziata, tutelando sia il vettore che il terzo giratario del documento di trasporto negoziabile ovvero il cessionario del documento di trasporto non negoziabile.

In particolare, le Regole di Rotterdam distinguono il caso in cui il vettore ha l'obbligo di inserire riserve nel documento di trasporto da quello in cui ne ha solo la facoltà.

Ai sensi dell'art. 40, par. 1, infatti, il vettore deve inserire riserve in relazione alle informazioni menzionate nell'art. 36, par. 1, al fine di rilevare la propria assenza di

(²⁴²) Per un approfondimento si titoli elettronici di trasporto si veda: B. IZZI, *I documenti elettronici del trasporto*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da A. ANTONINI, II, Milano, 2008, 537; E. GIANNANTONIO, *Il valore giuridico del documento elettronico*, in *Riv. dir. comm.*, 1986, I, 261; V. FEDELI, *Documento informatico e firma digitale: valore giuridico ed efficacia probatoria alla luce del decreto del presidente della repubblica 10 novembre 1997, n. 513*, in *Riv. dir. comm.*, 1998, I, 809; G.M. BOI, *Profili evolutivi della polizza di carico e prospettive di riforma della disciplina uniforme*, in *Dir. mar.*, 1999, 312; S. ZUNARELLI, *Documenti del trasporto: natura giuridica, circolazione e valore probatorio. Il punto di vista di un civil lawyer*, in *Dir. mar.*, 2001, 596; G.M. BOI, *Trasporti ed informatica nella recente disciplina legale*, in *Dir. mar.* 2001, 1218; L. SALAMONE, *Polizze di carico elettroniche*, in *Dir. trasp.*, 2003, 398.

responsabilità per l'esattezza delle informazioni fornite dal caricatore se è effettivamente a conoscenza del fatto che una qualsiasi delle dichiarazioni rilevanti contenute nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto è falsa o ingannevole, ovvero qualora abbia un ragionevole motivo di credere che una dichiarazione rilevante contenuta nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto sia falsa o ingannevole.

Diversamente, ai sensi dell'art. 40, par. 3 e 4, quando le merci non sono consegnate per il loro trasporto al vettore o a una *performing party* in un *container* o in un veicolo chiuso o quando esse sono consegnate in un *container* o in un veicolo chiuso e il vettore o una *performing party* effettivamente le ha ispezionate, il vettore può formulare riserve se non aveva alcun mezzo materialmente applicabile e commercialmente ragionevole per verificare le informazioni fornite dal caricatore; in tal caso può indicare quali informazioni non è stato in grado di verificare; anche nel caso in cui il vettore abbia ragionevole motivo di credere che le informazioni fornite dal caricatore siano inesatte può, ma non deve, inserire una clausola con l'indicazione delle informazioni che egli considera esatte.

5.5 La consegna.

Per quanto concerne la disciplina prevista dalla Regole dell'Aja-Visby, la materia resta regolata dalla legge applicabile al contratto di trasporto in base alle statuizioni previste dalle disposizioni di diritto internazionale privato del foro di riferimento in quanto le Regole in parola non contengono alcuna disposizione in merito ai diritti e agli obblighi delle parti in relazione alla consegna delle merci.

Il sorgere di una qualsiasi problematica sul punto può determinare, quindi, notevoli difficoltà e impedimenti, oltre che ritardi e costi sicuramente rilevanti.

Le Regole di Rotterdam, al contrario, prevedono una puntuale disciplina, forse eccessivamente dettagliata e minuziosamente regolata, in merito alla consegna delle merci, individuando la persona avente diritto alla riconsegna, prevedendo l'obbligo per il ricevitore di rilasciare una ricevuta delle merci consegnate, disciplinando il caso in cui la consegna non possa avere luogo e regolando diritti e obblighi del vettore nel caso in cui le merci non vengano ritirate dall'avente diritto.

In particolare, ai sensi dell'art. 43, quando le merci sono arrivate alla loro destinazione, il destinatario che ne richiede la consegna deve accettare le merci nel momento o entro il termine e nel luogo convenuti nel contratto di trasporto o, in difetto di tale accordo, nel momento e nel luogo in cui, avuto riguardo alle clausole del contratto, ai costumi, agli usi, alle pratiche del commercio e alle circostanze del trasporto, sarebbe stato ragionevole attendersi la loro consegna.

A richiesta del vettore o della *performing party* che consegna le merci, il destinatario deve ricevere le merci nella forma abituale del luogo di consegna.

Per quanto concerne le merci non ritirate, si presume, ai sensi dell'art. 48, che la consegna delle merci non sia avvenuta solo se, dopo il loro arrivo al luogo di destinazione, il destinatario non accetti la consegna delle merci al momento e nel luogo menzionati nell'articolo 43; qualora la parte controllante, il portatore, il caricatore o il caricatore documentale non possa essere localizzato o non dia al vettore adeguate istruzioni in conformità agli artt. 45, 46 e 47 ⁽²⁴³⁾; qualora il vettore abbia diritto di o sia

⁽²⁴³⁾ L'art. 45 prevede, in particolare, la disciplina relativa alla consegna quando non viene emesso un documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile, l'art. 46 disciplina la consegna nel caso in cui venga emesso un documento di

tenuto a rifiutare la consegna in conformità agli artt. 44, 45, 46 e 47; nel caso in cui il vettore non sia autorizzato a consegnare le merci al destinatario in base alla legge o ai regolamenti del luogo in cui la consegna è richiesta; ovvero qualora le merci non possano essere consegnate dal vettore per altro motivo.

Senza pregiudizio per gli altri diritti che il vettore possa avere nei confronti del caricatore, della parte controllante o del destinatario, se le merci non sono state ritirate, il vettore può, a rischio e spese della persona che ha diritto alle merci, in relazione alle merci ed alla circostanze del caso, depositarle in un luogo conveniente, scaricarle se sono caricate in contenitori o veicoli, o adottare altre misure, ivi compreso un loro spostamento ed eventualmente farle vendere o distruggere in conformità alle pratiche, alla legge o ai regolamenti del luogo in cui esse si trovano.

Il vettore, tuttavia, può esercitare tali diritti solo dopo aver dato un ragionevole preavviso della misura che intende adottare alla persona eventualmente indicata nei dati contrattuali come la persona alla quale deve essere comunicato l'arrivo delle merci al luogo di destinazione, nonché al destinatario, alla parte controllante o al caricatore, ove conosciuti.

Se le merci vengono vendute, il vettore conserva il ricavato della vendita in favore della persona avente diritto alle merci, previa deduzione di tutte le spese incontrate e di ogni altro importo a lui dovuto in relazione al trasporto di tali merci.

Da ultimo, si rileva che il vettore non è considerato responsabile per la perdita o il danno alle merci verificatosi nel il periodo in cui esse rimangono in attesa di consegna, a meno che il creditore non dimostri che tale perdita o danno è dipeso dal trasporto non negoziabile che ne richiede la restituzione e l'art. 47 prevede il caso in cui la consegna avvenga quando è stato emesso un documento di trasporto negoziabile o una registrazione elettronica di trasporto negoziabile.

fatto che il vettore non ha adottato le misure che, nel caso specifico, sarebbero state ragionevoli per conservare le merci e che il vettore sapeva o avrebbe dovuto sapere che la mancata adozione di tali misure avrebbe causato la perdita o il danno delle merci.

5.6 I limiti della responsabilità del vettore.

Il limite risarcitorio rappresenta un caratteristica propria del diritto dei trasporti, affermatasi nel tempo quale sorta di bilanciamento economico accordato al vettore per favorire lo sviluppo dell'industria del trasporto e per mitigare le conseguenze di un regime di responsabilità particolarmente oneroso e gravoso, quale quello del *receptum* ⁽²⁴⁴⁾.

Il limite, per essere considerato ammissibile, deve possedere determinati requisiti quali adeguatezza, certezza e derogabilità, oltre a prevedere specifiche ipotesi di decadenza dal beneficio.

In altri termini, il limite risarcitorio deve essere tale da garantire comunque al danneggiato un risarcimento non irrisorio, ancorché non integrale; il conseguimento del

⁽²⁴⁴⁾ Così A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2004, 238. Per un approfondimento sul punto si veda: G. A. RIGHETTI, *Trasporto marittimo*, in *Dig. disc. priv. – sez. comm.*, XVI, 107; M. RIGUZZI, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, 1993, 42; G. A. RIGHETTI, *La responsabilità del vettore nei pericoli eccettuati*, Padova, 1957; F. BERLINGIERI, *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Milano, 1978; M. RIGUZZI – C. TINCANI, *Il limite risarcitorio nel trasporto marittimo di cose*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, coordinato da A. ANTONINI, II, Milano, 2008, 225; G. PESCATORE, *Riflessi costituzionali della limitazione di responsabilità del vettore nautico*, in *Dir. trasp.*, 1988, 2; M. M. COMENALE PINTO, *Brevi considerazioni sul limite del debito del vettore marittimo e sulla sua legittimità costituzionale*, in *Dir. trasp.*, 1988, 196.

risarcimento deve essere certo, almeno per quanto concerne il limitato ammontare previsto dalla legge, prevedendo strumenti sicuri atti a garantire il soddisfacimento del credito del danneggiato, e al soggetto interessato deve essere consentito di derogare contrattualmente al limite, concordando, prima dell'esecuzione del trasporto, che il risarcimento dell'eventuale danno sia pari all'effettiva entità del pregiudizio subito. Il vettore, tuttavia, deve risultare meritevole del beneficio del limite risarcitorio che non potrà certamente essere concesso a colui che abbia causato il danno volontariamente o con negligenza inescusabile ⁽²⁴⁵⁾.

I limiti previsti dalle Regole dell'Aja-Visby, come modificati dal Protocollo di Bruxelles del 1979, corrispondono a 2 d.s.p., pari a € 2,325.=, per chilogrammo e a 666,67 d.s.p., pari a € 775,58.=, per collo o unità.

Con le Regole di Amburgo entrambi i limiti sono stati aumentati rispetto alla previsioni del Protocollo di Visby, diventando 2,5 d.s.p., pari a € 2,906.=, per chilogrammo e 835 d.s.p., pari a € 970,687.=, per collo o unità.

Con le Regole di Rotterdam i limiti in parola sono stati ulteriormente aumentati e, in percentuale, tale aumento è stato maggiore in relazione al limite per chilogrammo rispetto a quello relativo ai colli o ad altre unità di carico.

Mentre nelle Regole dell'Aja-Visby ed in quelle di Amburgo i limiti per chilogrammo e per collo si applicano nel caso di perdita o danno alle merci, le Regole di Rotterdam prevedono la loro applicazione a qualsiasi inadempimento da parte del vettore delle sue obbligazioni.

Ai sensi dell'art. 59, la responsabilità del vettore per l'inadempimento delle sue obbligazioni è, quindi, limitata a 875 unità di conto (d.s.p.), pari a € 1.017,44.=, per collo o altra unità di carico, o a 3 unità di conto (d.s.p.), pari a € 3,448.=, per

⁽²⁴⁵⁾ Cfr. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 238.

chilogrammo di peso lordo delle merci oggetto del reclamo o della lite, con applicazione del limite più elevato, tranne quando il valore delle merci è stato dichiarato dal caricatore e inserito nei dati contrattuali, o quando tra il vettore e il caricatore è stato stabilito un importo superiore al limite di responsabilità previsto alle Regole.

Quando le merci sono trasportate in *container*, in *pallet*, o in un simile articolo di trasporto, ovvero in un veicolo, i colli o unità di carico enumerati nei dati contrattuali come sistemati in tale mezzo di trasporto sono considerati colli o unità di carico; in difetto di tale enumerazione, le merci così sistemate sono considerate una unità di carico.

Per quanto concerne la perdita del beneficio della limitazione della responsabilità, né il vettore né i suoi ausiliari hanno diritto di usufruire di tale beneficio previsto dalle Regole di Rotterdam o dal contratto di trasporto, se il creditore prova che la perdita risultante dall'inadempimento delle obbligazioni del vettore previste dalla Convenzione è imputabile a un atto o ad una omissione personale del soggetto che invoca il diritto di limitazione compiuto con l'intenzione di causare tale perdita o con la coscienza che tale perdita si sarebbe probabilmente verificata.

La stessa disciplina si applica in caso di perdita delle merci determinata da ritardo ai sensi dell'art. 60.

5.7 Giurisdizione e arbitrato.

Mentre le Regole dell'Aja-Visby non contengono alcuna disposizione in merito alla disciplina relativa alla giurisdizione e all'arbitrato, le Regole di Rotterdam prevedono, anche in questo caso, un'articolata normativa; le soluzioni adottate, tuttavia, risultano

profondamente diverse da quelle accolte dalle Regole di Amburgo e, in sede di adozione, hanno dato luogo a non poche discussioni, determinando, in conclusione, la dozione di una soluzione di compromesso.

Le previsioni sono, infatti, opzionali e vincolano esclusivamente gli Stati contraenti che dichiarano di sottoporvisi.

L'art. 66, in primo luogo, fa riferimento non già all'esercizio di tutte le azioni giudiziali derivanti dal contratto di trasporto, ma solamente a quelle che il soggetto legittimato intenda avviare contro il vettore. Le azioni esercitabili da quest'ultimo, invece, saranno soggette agli usuali criteri di attribuzione della giurisdizione previsti dall'ordinamento nazionale del giudice adito ⁽²⁴⁶⁾.

In particolare, ai sensi dell'art. 66, l'attore ha diritto di promuovere giudizio contro il vettore dinanzi a un tribunale competente in cui si trova il domicilio del vettore, inteso in senso più ampio del *principal place of business* delle Regole di Amburgo, il luogo di ricevimento o quello di consegna convenuto nel contratto di trasporto, il porto in cui le merci sono state inizialmente imbarcate su una nave, quello in cui le merci sono state sbarcate ovvero dinanzi a un tribunale o a uno dei tribunali competenti designati in base ad un accordo tra il caricatore e il vettore.

Viene meno qualsiasi riferimento al luogo in cui il contratto è stato concluso, rilevante nelle Regole di Amburgo, mentre resta confermata la possibilità per il caricatore e per il vettore di individuare contrattualmente fori aggiuntivi rispetto a quelli tassativamente previsti dalla disciplina uniforme.

Per quanto concerne le azioni esercitabili contro una *performing party* marittima, l'attore ha diritto di promuovere il giudizio dinanzi a un tribunale nel cui circondario si

⁽²⁴⁶⁾ Cfr. F. BERLINGIERI – S. ZUNARELLI – C. ALVISI, *La nuova convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci "Wholly or partly by sea" (Regole di Rotterdam)*, cit., 1218.

trova il domicilio della *performing party* marittima, ovvero il porto dove le merci sono state ricevute o consegnate dalla *performing party* marittima, o quello in cui la *performing party* marittima svolge la sua attività in relazione alle merci, in relazione alla disciplina *door-to-door* in funzione della quale le Regole di Rotterdam sono state studiate.

Diversamente da quanto statuito dalle Regole di Amburgo, inoltre, si è escluso che l'adozione di una misura cautelare da parte di un giudice costituisca di per sé un elemento atto a trasferire a tale giudice la giurisdizione relativa alle azioni promosse dall'attore nei confronti del vettore o di una *performing party* marittima, salvo il caso in cui vi sia una previsione in tal senso di una convenzione internazionale applicabile nel caso di specie ⁽²⁴⁷⁾.

In relazione alle clausole di giurisdizione esclusiva, le Regole di Amburgo prevedono che il foro contemplato nell'eventuale clausola di deroga alla giurisdizione non abbia carattere esclusivo, facoltizzando l'attore a promuovere l'azione anche davanti a uno dei luoghi previsti dalla Convenzione stessa.

Diversamente le Regole di Rotterdam prevedono che la clausola relativa alla giurisdizione possa avere, in determinati casi, carattere esclusivo.

Nella specie, la giurisdizione di un tribunale scelto in conformità alle previsioni di cui all'art. 66 è esclusiva per le controversie insorte tra le parti del contratto solo qualora le stesse lo convengano e l'accordo con il quale è stata pattuita la scelta del foro

⁽²⁴⁷⁾ Cfr. l'art. 70 delle Regole di Rotterdam, ai sensi del quale «*Nothing in this Convention affects jurisdiction with regard to provisional or protective measures, including arrest. A court in a State in which a provisional or protective measure was taken does not have jurisdiction to determine the case upon its merits unless:*

- *(a) The requirements of this chapter are fulfilled; or*
- *(b) An international convention that applies in that State so provides».*

sia contenuto in un contratto di volume che indica chiaramente i nomi e gli indirizzi delle parti, sia negoziato individualmente, ovvero contenga una dichiarazione evidente che in esso figura un accordo esclusivo di scelta del foro, indicando le clausole del contratto di volume che contengono tale accordo e designando chiaramente i tribunali di uno Stato Contraente o uno o più specifici tribunali di uno Stato Contraente.

Non solo, ma un soggetto che non sia parte del contratto di volume viene comunque vincolato dall'accordo esclusivo di scelta del foro qualora il tribunale sia situato in uno dei luoghi designati nell'articolo 66, l'accordo sia contenuto nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto, qualora abbia ricevuto indicazione tempestiva e adeguata del tribunale in cui l'azione deve essere promossa e che la competenza di tale tribunale è esclusiva; la legge del tribunale competente, inoltre, deve riconoscere che tale persona possa essere vincolata dall'accordo esclusivo di scelta del foro.

Appare utile sottolineare, inoltre, come dopo la nascita di una controversia, le parti possano convenire di risolverla dinanzi a qualsiasi tribunale competente e che la costituzione del convenuto che non contesti la giurisdizione di un tribunale che si dichiara competente si configuri come comportamento attributivo della giurisdizione a detto tribunale.

Per quanto concerne, infine, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni, si rileva come una statuizione resa in uno Stato contraente da un tribunale avente giurisdizione secondo le Regole di Rotterdam venga riconosciuta e ad essa debba essere data esecuzione in un altro Stato contraente secondo la legge di quest'ultimo, quando ambedue tali Stati abbiano dichiarato di applicare le norme della Convenzione relative alla giurisdizione.

Un rifiuto in tal senso sarebbe possibile solo nell'ipotesi in cui esista una norma dello Stato in tal senso orientata ⁽²⁴⁸⁾.

Anche con riferimento all'arbitrato, si è previsto che le disposizioni delle Regole di Rotterdam vincoleranno solamente gli Stati che si dichiareranno soggetti alle relative norme.

In particolare, le Regole di Rotterdam prevedono la possibilità per le parti di convenire che ogni ipotetica controversia relativa al trasporto di merci venga deferita ad arbitrato.

Il procedimento arbitrale deve svolgersi, a scelta della persona che agisce nei confronti del vettore, in qualsiasi luogo designato a tal fine nella convenzione arbitrale ovvero in ogni altro luogo situato in uno Stato in cui si trovi il domicilio del vettore, il luogo di ricevimento o di consegna convenuto nel contratto di trasporto, il porto in cui le merci sono state inizialmente imbarcate o quello in cui le merci sono state sbarcate.

La designazione del luogo dell'arbitrato nella convenzione arbitrale è vincolante per le controversie insorte tra le parti della stessa qualora la convenzione sia contenuta in un contratto di volume che indica chiaramente i nomi e gli indirizzi delle parti ed è stata oggetto di una negoziazione individuale ovvero indichi in modo evidente che è stata pattuita una convenzione arbitrale, specificando in quali disposizioni del contratto di volume è contenuta tale convenzione.

Affinché un soggetto diverso dalle parti del *volume contract* possa essere vincolato dalla clausola che individua una sede arbitrale è necessario che il luogo dell'arbitrato designato sia situato in uno dei luoghi menzionati dalla Convenzione

⁽²⁴⁸⁾ Cfr. l'art. 73, par. 2, ai sensi del quale «*A court may refuse recognition and enforcement based on the grounds for the refusal of recognition and enforcement available pursuant to its law*».

all'art. 75, par. 2, che la convenzione arbitrale sia contenuta nel documento di trasporto o nella registrazione elettronica di trasporto, che tale persona abbia ricevuto tempestiva e adeguata notizia del luogo dell'arbitrato e che la legge applicabile consenta a tale persona di essere vincolata dalla convenzione arbitrale.

Da ultimo, si rileva che è stata prevista una specifica disciplina in merito alle clausole arbitrali contenute nei trasporti non di linea e che, dopo l'insorgere di una controversia, le parti possono comunque convenire di sottoporla ad arbitrato in un luogo qualsiasi, stipulando un accordo di compromesso in arbitri successivo.

CAPITOLO 6

CONCLUSIONI

Come emerge chiaramente dalla Risoluzione del Parlamento europeo del 5 maggio 2010 sugli obiettivi strategici e le raccomandazioni per la politica comunitaria dei trasporti fino al 2018, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 15.03.2011 (C 81 E/12), l'apertura alle firme della nuovissima *Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* costituisce un'importante evoluzione per quanto concerne l'attuazione dell'odierna politica europea, indirizzata verso un sistema di trasporti sempre più integrato non solo a livello europeo, ma anche in ambito internazionale.

Come evidenziato, la Convenzione è stata adottata dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite nel dicembre del 2008 e aperta alla firma degli Stati membri nel corso della cerimonia svoltasi a Rotterdam nel settembre del 2009, qualificandosi come una moderna ed efficace alternativa alla precedente disciplina ed ai problemi di armonizzazione creati dalla presenza di diverse regolamentazioni in materia di trasporto marittimo, quali l'*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Hague Rules)*, firmata a Bruxelles il 24 agosto 1924, i Protocolli di modifica firmati a Bruxelles il 23 febbraio 1968 e il 21 dicembre 1979 (Regole dell'Aja -Visby), e la *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea* firmata ad Amburgo il 30 marzo 1978 (Regole di Amburgo).

La nuova disciplina adotta un regime giuridico che disciplina il trasporto marittimo di merci via mare nel quadro di un contratto di trasporto internazionale *door*

to door, cercando di prendere in considerazione gli enormi sviluppi tecnologici e commerciali che hanno investito il settore dal momento dell'adozione delle citate convenzioni ad oggi, a partire dal trasporto a mezzo *container*, per arrivare ai documenti di trasporto elettronico, senza dimenticare la pressante necessità di adottare un unico schema contrattuale capace di disciplinare il trasporto *door to door*.

La Convenzione, quindi, cerca di offrire agli operatori del trasporto un regime vincolante per tutti, dettagliato e, soprattutto, uniforme, capace di soddisfare le esigenze indicate.

Tuttavia, nonostante l'apprezzabile intento e le valide ragioni che hanno portato alla redazione della nuova regolamentazione, non si possono non evidenziare i rilevanti e numerosi problemi che ostano al conseguimento dello scopo prefissato.

In primo luogo, numerose perplessità ruotano intorno alla stessa lunghezza del testo: ben 96 articoli, 8 dei quali vengono dedicati ai documenti del trasporto, ciò che risulta decisamente troppo.

Si parla, infatti, di documenti di trasporto, negoziabili e non negoziabili, così come si parla di *electronic transport records* (peraltro ad oggi non ancora funzionanti), anch'essi negoziabili o non negoziabili, duplicando inutilmente le disposizioni.

Un altro problema di non poca importanza è quello relativo all'ambito di applicazione della Convenzione: le Regole di Rotterdam, infatti, si applicano nel momento in cui il luogo di presa in consegna, riconsegna, caricazione e scaricazione si trovano in Paesi diversi, ma uno dei quali risulta membro della Convenzione stessa.

Non viene fatto alcun riferimento né alla nave né al porto, ma vengono presi in considerazione ben quattro diversi luoghi, ricomprendendo anche un'eventuale tratta marittima precedente o successiva, creando non pochi problemi interpretativi.

La modalità con cui il trasporto viene effettuato risulta sostanzialmente neutra, ma da un punto di vista oggettivo la tratta marittima rilevante deve necessariamente essere internazionale.

Non solo, ma a differenza della precedente regolamentazione e della Convenzione di Bruxelles in particolare, le Regole di Rotterdam prendono in considerazione non solo il tipo di trasporto effettuato, di linea o *tramp*, ma anche il documento che viene emesso.

Nella stesura del testo, il presupposto tacito considerato dal compilatore sembra essere che la Convenzione, inserendosi nella tradizione delle convenzioni marittime, si applichi al trasporto di linea di cose determinate.

In realtà, si deve tener conto anche delle evoluzioni sia del trasporto di linea che del trasporto *tramp* che hanno portato, a volte, alla creazione di situazioni di disparità come ad esempio nel caso di un *charter-party* nell'ambito del quale venga emessa una polizza di carico tra le parti non originarie del *charter-party* stesso.

In questo senso vengono in rilievo le molteplici eccezioni previste dall'art. 6 delle Regole di Rotterdam che, anche in questo caso, cercano di far fronte alle problematiche insorte con una serie di previsioni sul punto, con una normativa dettagliata, ma di non immediata comprensione.

In particolare, la Convenzione, per quanto concerne il trasporto di linea, non si applica ai contratti di *charter-party* né ad altri contratti di utilizzazione di una nave o di qualsiasi spazio nella stessa, non si applica, inoltre, ai contratti di trasporto nel trasporto non di linea, salvo che non vi sia tra le parti un *charter-party* o un altro contratto per l'utilizzazione di una nave o di uno spazio nella stessa o quando venga emesso un documento di trasporto o una registrazione elettronica di trasporto.

Altra particolarità è quella riguardante i contratti di volume (*volume contracts*), contratti che sono sorti da una costola dei *charter-parties* e che, con l'avvento dei *containers*, sono stati utilizzati anche nel traffico di linea.

Trattandosi dell'unica modalità utilizzabile nei contratti stipulati in relazione al traffico proveniente da e verso gli Stati Uniti, la Convenzione ha tenuto presente tale circostanza raggiungendo, tuttavia, una soluzione di compromesso: i contratti volume, infatti, beneficiano di una regolamentazione che potremmo definire speciale in quanto non sono soggetti alla Convenzione a livello cogente, ma solo su base volontaria; in seguito ad un accordo tra le parti, infatti, si possono negoziare delle deroghe anche rilevanti alle Regole di Rotterdam, deroghe che possono toccare diversi aspetti, ad esclusione di quelli relativi alle condizioni di navigabilità della nave e alla sicurezza della navigazione.

Tali deroghe sono opponibili ai terzi, diversi dalle parti originarie del contratto, qualora siano da questi conosciute o accettate, ma chi invoca la deroga deve dimostrare non solo la sussistenza della stessa, ma anche la conoscenza o l'accettazione da parte del terzo.

Da ultimo, si rileva come sin dalle fasi iniziali del lungo negoziato sul testo e ancora oggi, sussistano notevoli dubbi interpretativi e difficoltà applicative non solo da parte degli operatori.

Le organizzazioni internazionali e comunitarie dei trasportatori su strada hanno rilevato, in particolare, il conflitto che verrebbe a crearsi tra le Regole di Rotterdam e le vigenti normative internazionali applicabili, che rinviano essenzialmente alle regole nazionali del trasporto su strada.

Ciò che verrebbe scardinato, perdendo quasi completamente la sua importanza, è, infatti, il sistema concepito con la Convenzione sul trasporto internazionale di merci

su strada (Convenzione CMR), firmata a Ginevra il 19 maggio 1956, e modificata dal Protocollo del 5 luglio 1978.

L'impianto normativo, quindi, non appare soddisfacente, e, nonostante la circostanza che le nuove regole siano state studiate partendo da necessità reali, non sembra che il testo adottato abbia semplificato il panorama legislativo, né che abbia soddisfatto le concrete esigenze degli operatori del trasporto interessati, penalizzando principalmente il vettore, soprattutto con l'abolizione della colpa nautica.

Per quanto concerne la formulazione di una proposta redazionale di uno strumento legislativo europeo nell'ambito dell'Unione, finalizzato non soltanto ad una attuazione congiunta e armonizzata delle Regole di Rotterdam, ma anche alla predisposizione di una disciplina uniforme capace di semplificare e riconvertire in formato elettronico la documentazione relativa al trasporto merci, appare quanto mai evidente come un lungo, puntuale e attento approfondimento tecnico e giuridico sul punto debba essere portato avanti dai Paesi Membri in stretta collaborazione con la Commissione.

Per quanto riguarda lo status delle firme e la ratifica delle Regole di Rotterdam, ad oggi non vi sono state ulteriori adesioni alla Convenzione dal settembre 2009, quando venne sottoscritta dai seguenti Paesi e precisamente ⁽²⁴⁹⁾:

Participant	Signature	Approval(AA), Acceptance(A), Accession(a), Ratification
Armenia	29 Sep 2009	
Cameroon	29 Sep 2009	
Congo	23 Sep 2009	
Democratic Republic of the Congo	23 Sep 2010	

⁽²⁴⁹⁾ La tabella riportata è reperibile sul sito della *United Nations Treaty Collection* al seguente indirizzo: http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en.

Denmark	23 Sep 2009	
France	23 Sep 2009	
Gabon	23 Sep 2009	
Ghana	23 Sep 2009	
Greece	23 Sep 2009	
Guinea	23 Sep 2009	
Luxembourg	31 Aug 2010	
Madagascar	25 Sep 2009	
Mali	26 Oct 2009	
Netherlands	23 Sep 2009	
Niger	22 Oct 2009	
Nigeria	23 Sep 2009	
Norway	23 Sep 2009	
Poland	23 Sep 2009	
Senegal	23 Sep 2009	
<u>Spain</u>	23 Sep 2009	19 Jan 2011
Sweden	20 Jul 2011	
Switzerland	23 Sep 2009	
Togo	23 Sep 2009	
United States of America	23 Sep 2009	

Attualmente il nostro Paese non ha ratificato né aderito alla Convenzione, ma il tema è sicuramente una questione di rilevante importanza da affrontare non solo a livello nazionale.

Analizzando, inoltre, l'elenco degli Stati firmatari e di quelli che hanno provveduto alla ratifica delle Regole di Rotterdam, si nota immediatamente come, salvo rare eccezioni, non vi siano Paesi che rivestono un ruolo di fondamentale importanza né di particolare rilevanza nel panorama del trasporto marittimo internazionale di merci via mare, trattandosi, nella maggior parte dei casi, di Paesi in via di sviluppo.

Alla luce delle considerazioni svolte, si ritiene che difficilmente la nuova *Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by*

Sea possa raggiungere il numero di firme e di ratifiche necessarie e sia destinata, purtroppo, a non entrare in vigore.

BIBLIOGRAFIA

- I. ABBATE, *Riflessi sulla natura, il contenuto e la ripartizione dell'onere della prova nel contratto di trasporto marittimo di cose*, in *Riv. dir. nav.*, 1971, I, 37.
- F. ANELLI, *I danni da causa ignota nel trasporto marittimo di cose: modelli interpretativi e profili sistematici*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1991, 1073.
- A. ANTONINI, *Trattato breve di diritto marittimo*, vol. II, Milano, 2008.
- A. ANTONINI, *Avarie comuni*, in *Dizionari del diritto privato (promossi da N. IRTI) - Diritto della navigazione* (a cura di M. DEIANA), Milano, 2010.
- A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2004.
- A. ANTONINI, *Vecchi e nuovi spuntiolutivi dei problemi giuridici a mezzo container*, in *Dir. mar.*, 1997, 6.
- A. ARENA, voce *Polizza di carico*, in *Noviss. dig. it.*, XIII, 1966, 245.
- A. ARENA, *La polizza di carico e gli altri titoli rappresentativi di trasporto*, Milano, 1951.
- R. ASARIOTIS, *Main obligations and liability of the shipper*, in *Transporterecht*, 2004, 284.
- G. AURITI, *La polizza di carico*, Padova, 1957.
- N. BALESTRA, *La polizza di carico nel trasporto di carico e nel noleggio a viaggio*, Milano, 1969.
- F. BERLINGIERI JR., *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Milano, 1978.
- F. BERLINGIERI JR., *La Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla polizza di carico ed il progetto UNCITRAL di Convenzione sul trasporto di merci per mare: un raffronto critico*, in *Dir. mar.*, 1977, 560.
- F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI - C. ALVISI, *La nuova Convenzione UNCITRAL sul trasporto internazionale di merci «wholly or partly by sea» (Regole di Rotterdam)*, in *Dir. mar.*, 2008, 1161.
- A. BERLINGIERI JR., *Ancora sull'individuazione del vettore: la semplificazione introdotta dall'art. 37 delle Rotterdam Rules*, nota a Trib. Savona, 31 dicembre 2008 in *Dir. mar.*, 2010, 144.

- F. BERLINGIERI – S. ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI*, in *Dir. mar.*, 2002, 21.
- F. BERLINGIERI, *Emissione della polizza di carico e individuazione del vettore*, in *Dir. mar.*, 1968, 79.
- F. BERLINGIERI, *Intestazione della polizza di carico e individuazione del vettore*, in *Giur. it.*, 1961, 580.
- F. BERLINGIERI, *Ancora sulla intestazione della polizza di carico e sulla individuazione del vettore*, in *Giur. it.*, 1966, 398.
- F. BERLINGIERI, *Emissione della polizza di carico e individuazione del vettore*, in *Giur. it.*, 1968, 79.
- F. BERLINGIERI, *Intestazione della polizza di carico, identity of the carrier clause e individuazione del vettore*, in *Dir. mar.*, 1988, 1078.
- F. BERLINGIERI, *La nuova Convenzione sul trasporto di merci per mare*, in *Dir. mar.*, 1978, 201.
- F. BERLINGIERI, *Le clausole f.i.o. e f.i.o.s.t. e l'art. 3.2 delle Regole dell'Aja-Visby*, nota a Camera dei Lords, nel caso *The Jordan II*, in *Dir. mar.*, 2005, 1453.
- F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009.
- F. BERLINGIERI, *The period of responsibility and the basis of liability of the carrier*, in *Dir. mar.*, 1993 925.
- F. BERLINGIERI, *The period of responsibility and the basis of liability of the carrier*, relazione presentata all'International Colloquium «The Hamburg Rules: a choice for the EEC?» - Anversa, 18-19 novembre 1993, in *Dir. mar.*, 1993 934.
- F. BERLINGIERI, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Milano, 2009.
- F. BERLINGIERI, *Il trasporto di merci pericolose nel regime dell'Aja-Visby e nel regime di Amburgo*, in *Dir. mar.*, 2000, 1501.
- F. BERLINGIERI, *Note sulla clausola f.i.o.*, in *Dir. mar.*, 1958, 436.
- F. BERLINGIERI, *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Milano, 1978.
- E. BERUCCI, *Himalaya clause, armatore subvettore e Regole dell'Aja-Visby*, nota a House of Lords, 13 marzo 2003, in *Dir. trasp.*, 2004, 931.
- G.M. BOI, *Profili evolutivi della polizza di carico e prospettive di riforma della*

- disciplina uniforme*, in *Dir. mar.*, 1999, 312.
- G.M. BOI, *Trasporti ed informatica nella recente disciplina legale*, in *Dir. mar.* 2001 1218.
- F. BONELLI, *Individuazione del vettore in base alla polizza di carico*, in *Dir. mar.*, 1982 29.
- N. BOSCHIERO, voce «*F.i.o.*», in *Dig. comm.*, VI, 1991.
- M.F. BOZANO GANDOLFI, *Osservazioni sulla disciplina uniforme del trasporto marittimo*, nota a Cass. 14 febbraio 2001 n. 2155, in *Dir. mar.*, 2002, 207.
- A. BRUNETTI, *Manuale di diritto della navigazione marittima ed interna*, Padova, 1947.
- S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in *Trattato di dir. civ. e comm.*, Milano, 1988, 130.
- S.M. CARBONE, *L'operatività nell'ordinamento italiano dei protocolli di Visby e Bruxelles sulla polizza di carico*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 1986, 789.
- S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, Milano, 2010.
- S.M. CARBONE, *Il trasporto marittimo di cose nel sistema dei trasporti internazionali*, Milano, 1976.
- S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, diretto da A. CICU E F. MESSINEO, XXVI, 2 I, Milano, 1988.
- S.M. CARBONE, *La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale*, Bologna, 1982.
- M. CASANOVA – M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti – La disciplina contrattuale*, Milano 2007.
- M. CASANOVA, *Il regime di responsabilità del mittente*, in *Dir. mar.*, 2001, 526.
- D. CASCIANO, *Atti di cooperazione del mittente e loro incidenza sulla responsabilità del vettore*, in *Dir. trasp.*, 2006, 909.
- R. CLERICI, *Sull'entrata in vigore delle nuove regole uniformi relative alla polizza di carico*, in *Riv. dir. int. priv. proc.*, 1986, 21.
- M.M. COMENALE PINTO, *Brevi considerazioni sul limite del debito del vettore marittimo e sulla sua legittimità costituzionale*, in *Dir. trasp.*, 1988, 196.
- F.P. COSTA, voce *Fortuna di mare*, in *Dig. IV – Disc. comm.*, VI, Torino, 1991, 294.
- M. DARDIANI, *La responsabilità del vettore marittimo per perdita e avaria nella*

giurisprudenza, in *Dir. mar.*, 1979, 542.

P. DELEBECQUE, *The New Convention on International Contract of Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: a Civil Law Prospective*, in *Yearbook*, 2007-2008, 264.

G. DOMINI, *Onere della prova in caso di incendio della merce trasportata*, nota a Cass., 13 aprile 1957 n. 1273 in *Dir. mar.*, 1959 43 e in *Riv. dir. nav.*, 1957 II, 217.

G. DORFLES, *Validità, natura, limiti e portata della clausola F.I.O.*, in *Dir. mar.*, 1959, 199.

V. FEDELI, *Documento informatico e firma digitale: valore giuridico ed efficacia probatoria alla luce del decreto del presidente della repubblica 10 novembre 1997 n. 513* in *Riv. dir. comm.*, 1998, I, 809.

S. FERRARINI, *L'impresa di navigazione*, Milano, 1946, I.

S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947.

G. FILIPPI, *La clausola fio*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (coordinato da A. Antonini), II, Milano, 2008.

G. FILIPPI, *La clausola FIO*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (coordinato da A. ANTONINI), II, Milano, 2008.

C. FIORILLO, *Il maritime performing party: possibili sviluppi dell'attuale disciplina alla luce delle Regole di Rotterdam*, nota a Cass. fr., 20 gennaio 2009 in *Dir. trasp.*, 2010, 482.

E. FOGLIANI, *Trattato di diritto privato dell'Unione Europea, Trasporti e Turismo* (a cura di M. RIGUZZI E A. ANTONINI), Torino, 2008, X.

A. FRONDONI, *Evoluzione giurisprudenziale e dottrinale del concetto di fortuna di mare*, in *Dir. mar.*, 1992, 482.

D. GAETA, *Lezioni di diritto della navigazione*, Pisa, 1965.

A. GAGGIA, *Le avarie comuni nel diritto aeronautico: vecchi e nuovi spunti per una riflessione meditata dell'istituto*, in *Dir. mar.*, 2002, 325.

E. GIANNANTONIO, *Il valore giuridico del documento elettronico*, in *Riv. dir. comm.*, 1986, I, 261.

C.W.H. GOLDIE, *Effect of the Hamburg Rules on Shipowners' Liability Insurance*, in *Jour. mar. law and comm.*, vol. 24 I, 1993, 111.

M. GRIGOLI, *Sulla individuazione del vettore marittimo di cose*, nota a Cass. 7 luglio 1981 n. 4436 in *Giust. civ.*, 1981, I, 2921.

- M. HEALY, *Liability in Case of Fire*, in *Dir. mar.*, 1973, 220.
- B. IZZI, *I documenti elettronici del trasporto*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (coordinato da A. ANTONINI), II, Milano, 2008.
- A.G. LANA, *Presupposti di applicazione della CMR*, in *Dir. trasp.*, 1992, 751.
- A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE - L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2008.
- A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 1983.
- R. LOBIANCO, *Le Regole di York e Anversa e la contribuzione alle avarie comuni*, Milano, 2009.
- A. LORDI, *La circolazione della polizza di carico*, Roma, 1947.
- D. MALTESE, *Nuovi profili della responsabilità del vettore marittimo*, in *Studi in onore di Enzo Volli*, Trieste, 1993.
- M. MASUTTI, *In merito all'attività di cooperazione del mittente nel corso dell'esecuzione del trasporto*, in *Dir. trasp.*, 1993, 937.
- K. MBIAH, *The Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: the Liability and Limitation of Liability Regime*, in *CMI Yearbook 2007-2008*, II, 291.
- C. MEDINA, voce *Polizza di carico*, *Dig. disc. priv. – sez. comm.*, XI, Torino, 1995, 162.
- L. MURTAS, *Efficacia probatoria e costitutività della polizza di carico*, Torino, 1996.
- V. NATOLI, *L'attuazione del rapporto obbligatorio*, II, Milano, 1966.
- I.H. OLEBAKKEN, *Background paper on shipper's obligations and liabilities*, in *CMI Yearbook 2007-2008*, 300.
- A. PAVONE LA ROSA, voce *Polizza di carico*, in *Enc. dir.*, XXXIV, Milano, 1985, 201.
- A. PAVONE LA ROSA, *Studi sulla polizza di carico*, Milano, 1958.
- L. PECE, *L'incendio a bordo quale pericolo eccettuato secondo la Convenzione di Bruxelles del 1924 e secondo il codice della navigazione*, in *Studi in onore di G. Berlingieri*, Genova, 1964, 402.
- C. PERSICO, *Dieci lustri di applicazione della Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico*, in *Riv. dir. nav.*, 1971, I, 116.
- G. PESCATORE, *Riflessi costituzionali della limitazione di responsabilità del vettore*

- nautico*, in *Dir. trasp.*, 1988 2
- F.A. QUERCI, *Polizza di carico e lettera di garanzia*, Camerino, 1971.
- G. RICCARDELLI, *Harter Act*, in *Enc. dir.*, XIX, 1970.
- G. RICCARDELLI, *La clausola f.i.o. e la responsabilità del vettore marittimo*, in *Dir. nav.*, 1958 II, 70.
- G.A. RIGHETTI, *Trasporto marittimo*, in *Dig. disc. priv. – sez. comm.*, XVI, 107.
- G.A. RIGHETTI, *La responsabilità del vettore nei pericoli eccettuati*, Padova, 1957.
- G.A. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990.
- M. RIGUZZI – C. TINCANI, *Il limite risarcitorio nel trasporto marittimo di cose*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (coordinato da A. ANTONINI), II, Milano, 2008.
- M. RIGUZZI, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, 1993.
- G. ROMANELLI – S. ZUNARELLI, *Titoli rappresentativi di merci III*, voce *Titoli di trasporto*, in *Enc. Giur.*, XXXI, 1994.
- G. ROMANELLI – S. ZUNARELLI, *Titoli rappresentativi di merci: La polizza di carico*, in *Enc. giur.*, XXXI, 1994.
- G. ROMANELLI, *Il regime di responsabilità del vettore*, in *La disciplina del trasporto di cose: presente e futuro – Atti della tavola rotonda, Genova, 2-3 febbraio 2001* in *Dir. mar.*, 2001, 549.
- L.C. SAHATJIAN, *The ISM Code: a brief overview*, in *Journ. of mar. law and comm.*, 1998, 405.
- L. SALAMONE, *Polizze di carico elettroniche*, in *Dir. trasp.*, 2003, 398.
- E. SANTORO, *La polizza di carico*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (coordinato da A. ANTONINI), II, Milano, 2008.
- M. SCARDIGLI, *Sopportazione del rischio per danni derivati da causa ignota nel trasporto marittimo di cose*, in *Riv. dir. nav.*, 1963, 71.
- B. SCORZA, *La polizza di carico*, Roma, 1936.
- C. SEVERONI, *Trasporti e Turismo* (a cura di M. RIGUZZI e A. ANTONINI), Torino, 2008.
- E. SPASIANO, *Colpa nautica e colpa commerciale*, in *Riv. dir. civ.*, 1977 I, 717.
- V. STARACE, *La ratifica italiana dei Protocolli di modifica della Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico*, in *Riv. dir. int.*, 1985, 839.
- F.M. STURLEY, *Changing Liability Rules and Marine Insurance: Conflicting Empirical Arguments about Hague, Visby, and Hamburg in a Vacuum of Empirical Evidence*, in

- Jour. mar. law and comm.*, vol. 24, I, 1993, 119.
- M.F. STURLEY, *The UNCITRAL Carriage of Goods Convention: Changes to Existing Law*, in *Yearbook 2007-2008*, 255.
- J.C. SWEENEY, *The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea*, in *Jour. mar. law and comm.*, 1976, 112.
- W. TETLEY, *The Exception to Save Life or Property*, in *Dir. mar.*, 1983, 228.
- A. TORRENTE, *Avaria*, in *Enc. Dir.*, IV, Milano, 1959.
- L. TULLIO, *Avarie comuni*, in *Enc. giur.*, IV, Roma, 1988.
- L. TULLIO, *Responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di cose*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (coordinato da A. ANTONINI), II, Milano, 2008, 187.
- L. TULLIO, *L'insuccesso delle Regole di Amburgo: approccio di analisi economica*, in *Dir. trasp.*, 2007, 743.
- L. TULLIO, *Sul regime probatorio della responsabilità del vettore marittimo*, in *Riv. dir. nav.*, 1967, II, 96.
- S. TURCI, *Riflessioni sulla distribuzione degli oneri probatori nelle Rotterdam Rules*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri - numero speciale di Dir. mar.*, 2010, 1114.
- S. VERNIZZI, *Le (future) Regole di Rottedam: alcune considerazioni sulla nuova convenzione in materia di trasporto internazionale di merci che si svolga in tutto o in parte per mare*, in *Resp. civ. e prev.*, 2009, 5, 1154.
- A. XERRI, voce *Polizza di carico*, in *Noviss. dig. it.*, App. V, Torino, 1986, 1103.
- A. ZAMPONE, *Le nuove norme sulla responsabilità del vettore nel trasporto aereo internazionale di passeggeri*, in *Dir. trasp.*, 2000, 7.
- S. ZUNARELLI – M.M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2009.
- S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, Milano, 1987.
- S. ZUNARELLI, *Elementi di novità e di continuità della regolamentazione della responsabilità del vettore marittimo di cose nell'attività del Gruppo di Lavoro dell'UNCITRAL, relazione presentata al Convegno dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo del 19 maggio 2006 "Il trasporto marittimo di persone e di cose. Novità sulla unificazione della loro disciplina"*, in *Dir. mar.*, 2006 1024.
- S. ZUNARELLI, *Documenti del trasporto: natura giuridica, circolazione e valore probatorio. Il punto di vista di un civil lawyer*, in *Dir. mar.*, 2001, 596.