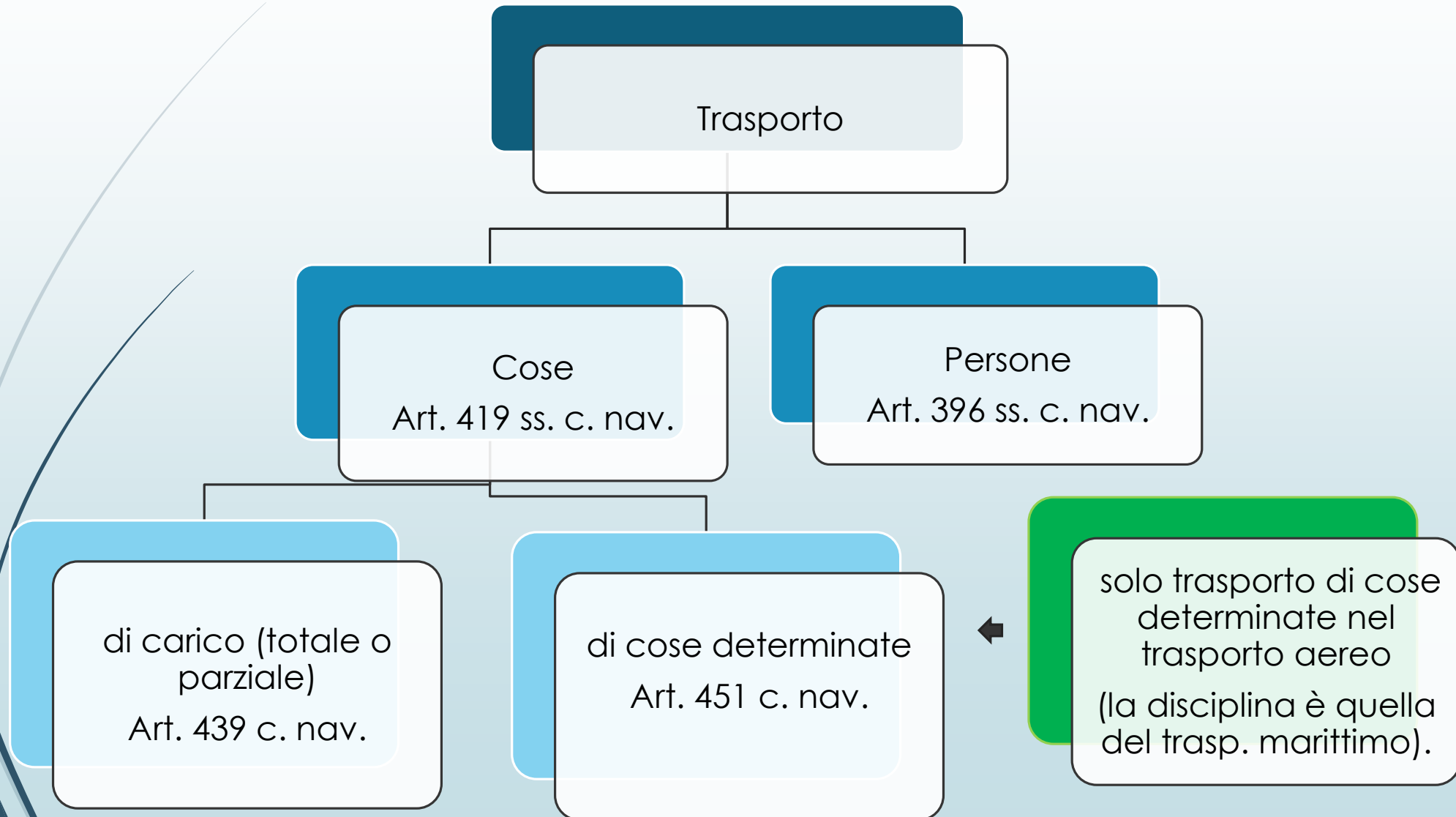




Il contratto di trasporto marittimo di cose

- i diritti e gli obblighi delle parti nel contratto di trasporto marittimo di cose;
- la responsabilità del vettore marittimo di cose.

Il trasporto nel c. nav.



DIVERSITA' DELL'OGGETTO (RISPETTO AL TRASPORTO DI PERSONE) E OBBLIGAZIONI DEL CONTRATTO



**OBBLIGAZIONE DI
TRASFERIMENTO**



**OBBLIGAZIONE DI
CUSTODIA**

RESPONSABILITA' EX
RECEPTO

Struttura del contratto e diversità dell'oggetto del trasferimento

DI PERSONE

► Struttura bilaterale



DI COSE

► Struttura trilaterale



Struttura del contratto in caso di polizza di carico (torna ad essere bilaterale)

TRASPORTO DI COSE DETERMINATE

- In presenza di un titolo rappresentativo (che incorpora il diritto alla riconsegna attribuendone la titolarità a chi è legittimato in base alla legge di circolazione del titolo





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

rapporti tra mittente/destinatario e vettore

**quando il
contratto è
documentato è da
un titolo di
credito**

il destinatario acquista i diritti in base alla legge di circolazione del titolo. Se la merce è oggetto di un contratto di compravendita il venditore si libera dall'obbl. di consegna del bene rimettendo al compratore il titolo rappresentativo della merce

**quando il
contratto non è
documentato è da
un titolo di
credito**

la legge prevede che il destinatario acquisti i diritti nel momento in cui le cose sono arrivate a destinazione o scaduto il termine in cui dovevano arrivare il destinatario ne chiede la riconsegna al vettore (sempre che abbia pagato i crediti derivanti dal trasporto)

**diritto di
contrordine**



trasporto con pluralità di vettori: rapporti dell'interessato al carico nei confronti dei vettori (e dei vettori tra loro)

quando sia stato emesso un titolo di credito rappresentativo della merce (polizza di carico) il soggetto legittimato alla riconsegna è colui che è legittimato in base al titolo

In assenza di polizza di carico occorre interpretare la volontà delle parti

- **trasporto con pre- e ri-spedizione**
- **trasporto unitario con subtrasporto**
- **trasporto cumulativo**

ipotesi più frequente: trasporto con risedizione (o con prespedizione)



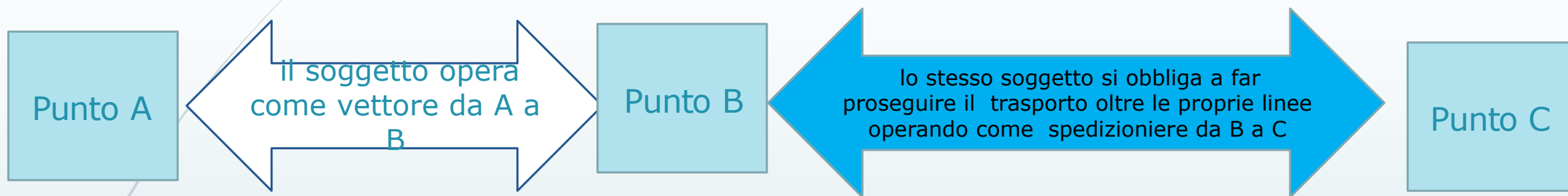
UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Art. 1699.

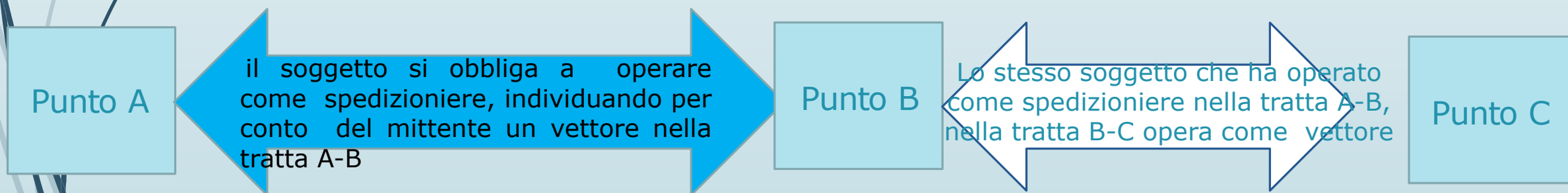
(Trasporto con risedizione della merce).

Se il vettore si obbliga di far proseguire le cose trasportate, oltre le proprie linee, per mezzo di vettori successivi, senza farsi rilasciare dal mittente una lettera di vettura diretta fino al luogo di destinazione, si presume che egli assuma, per il trasporto oltre le proprie linee, gli obblighi di uno spedizioniere.

trasporto con ri-spedizione



trasporto con pre-spedizione





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto con subtrasporto



in questa ipotesi il vettore assume nei confronti del caricatore l'obbligo del trasporto per tutto il percorso, curandone l'esecuzione in tutto o in parte mediante l'opera di vettori successivi (subvettori) con i quali stipula in nome e per conto proprio i relativi contratti di trasporto.

Il vettore risponde dell'intero percorso, potendo rivalersi sugli altri subvettori. Il destinatario ha azione sia nei confronti del vettore principale sia nei subvettori nei tratti di pertinenza, il mittente solo contro il vettore principale



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO



trasporto cumulativo - art. 1700 c.c.

Nei trasporti che sono assunti cumulativamente da più vettori successivi con unico contratto, i vettori rispondono in solido per l'esecuzione del contratto dal luogo originario di partenza fino al luogo di destinazione



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto cumulativo di cose o di persone (art.1700 c.c.):

ricorre quando due o più vettori si obbligano insieme verso il mittente con un unico contratto ad eseguire la prestazione di trasporto sino al luogo finale di destinazione, curando ciascuno di essi il trasporto per un tratto dell'intero percorso.

E' caratterizzato dall'unicità del vincolo contrattuale riconosciuto ed accettato verso una pluralità di vettori nei confronti del mittente; **il mittente deve sapere in modo chiaro che ci saranno altri vettori oltre al primo ed avrà azione contro tutti loro in solido**

Le figure del trasporto con subtrasporto e del trasporto cumulativo ricorrono anche nel trasp. multimodale

E' il contratto con il quale un soggetto, **operatore multimodale o vettore multimodale**, si obbliga nei confronti di altro soggetto, mittente o committente a trasferire **merci** da un luogo ad un altro, utilizzando in sequenza più di un mezzo di trasporto.

In sintesi:

- Almeno **due tratte realizzate con modalità di trasporto diverse** (nessuna subordinata all'altra)
- trova fondamento in un **contratto unico** concluso tra l'interessato al carico ed
- **un unico soggetto** (operatore multimodale o vettore multimodale);
- Non vi è **rottura del carico** (il container esegue una parte del percorso su un mezzo di trasporto ed un'altra parte su un altro mezzo, previo trasbordo)



Trasporto multimodale	Convenzioni internazionali	ambito UE	Normativa nazionale
▪ -almeno due modi di trasporto ▪ -trasporto tra due differenti stati ▪ Unicità del contratto ▪ Responsabilità gravante sul vettore multimodale indipendentemente dal fatto che si avvalga di subvettori per le singole tratte	CONVENZIONE DI GINEVRA 4 MAGGIO 1980 (<u>non in vigore</u>) •Elevato numero ratifiche richiesto •Importanza del trasporto multimodale cresciuta in epoca recente •Timore di contrasto con le norme delle convenzioni regolanti le singole modalità di trasporto		La giurisprudenza tende ad applicare la disciplina del c.c. Non vi è una vera e propria disciplina. L'1696 c.c. come riformato nel 2021 fa riferimento al trasporto per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno. In questo caso il risarcimento è limitato ad un 1 euro nei trasporti nazionali e 3 per quelli internazionali, per ogni chilogrammo di peso lordo



Trasporto marittimo di cose: la disciplina del c. nav.

**Il trasporto marittimo di cose è disciplinato al
Capo III, Sezione II, del Codice della
navigazione**

**Artt. 419-438
disposizioni comuni
alle due modalità**

Il contratto di trasporto di cose determinate
(l'interesse del caricatore si esaurisce nel
trasferimento di un certo quantitativo di
merce)

Il contratto di trasporto di carico totale o parziale
(l'interesse del caricatore si esaurisce si riflette
nell'ingerenza o attenzione nei riguardi della
nave che effettuerà il trasporto)



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di cose

La disciplina del trasporto di carico totale o parziale

Il contratto di trasporto si caratterizza per l'assunzione da parte del vettore dell'obbligazione di riconsegnare nel luogo di destinazione un carico totale o parziale su nave determinata

La scelta della nave con cui deve essere eseguito il trasporto assume una particolare valenza, in quanto rientra tra gli elementi principali che concorrono a caratterizzare l'oggetto della prestazione dovuta dal vettore





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di cose

La disciplina del trasporto di carico totale o parziale

Art. 441 del Codice della Navigazione

Il vettore deve avere cura che la nave sia presente al tempo stabilito nel punto di ancoraggio o di ormeggio previsto nel contratto.



Laddove siano assenti disposizioni contrattuali al riguardo, il caricatore può richiedere che la nave sia condotta nel luogo da lui designato, affinché a quest'ultimo vi si possa accedere, sostare e uscire senza pericolo



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di cose

La disciplina del trasporto di cose determinate

Il caricatore, al momento dell'imbarco, presenta al vettore una dichiarazione contenente la natura, la quantità e la qualità delle merci da trasportare, nonché i colli e le marche ad essi relativi, i quali fungono da contrassegno dei beni

La veridicità e l'esattezza delle dichiarazioni sono responsabilità del caricatore

Alla normativa del c.nav. si affianca quella di diritto internaz. uniforme

- La Convenzione di Bruxelles del 1924 (**Convenzione internazionale su l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico**) sulla polizza di carico, ispiratrice delle normative nazionali:
 - Regno Unito: Carriage of Goods by Sea act del 1924
 - Stati Uniti: Carriage of Goods by Sea act del 1936
 - Italia: **Codice della Navigazione del 1942**
- Protocolli del 1968 e del 1979 ratificati solo da una parte degli Stati contraenti
- Convenzione di Amburgo sul trasporto di merci via mare del 31/03/1978
 - Entrata in vigore nel 1992 tra un numero limitato di Stati, tra i quali è esclusa l'Italia
- **Convenzione di Montreal: trasporto aereo di cose (l'art. 951 c. nav. ne estende l'applicabilità a tutti i trasporti di cose quando si applichi la normativa italiana)**

Origini della disciplina

L'attuale disciplina della responsabilità del vettore nasce dall'esigenza di porre rimedio alla prevalenza del potere contrattuale dei vettori sui caricatori

il regime del «receptum» secondo cui il vettore risponde dei danni alle cose trasportate dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna, salvo che provi la derivazione del danno da cose poteva essere derogato

i vettori imponevano delle clausole di esonero e di limitazione della propria responsabilità attraverso l'inserimento nella polizza di carico.

Conflitto tra le categorie interessate (vettori e caricatori e loro assicuratori)



SOLUZIONE DI COMPROMESSO





Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico firmata a Bruxelles il 25 agosto 1924 (dette regole dell'Aja)

la disciplina è inderogabile ma restano alcune notevoli attenuazioni della responsabilità del vettore (proprie della regolamentazione convenzionale)



La disciplina uniforme: le Regole dell'Aja-Visby

Convenzione di Bruxelles del 25/08/1924 (Regole dell'Aja)
(il c. nav. del 1942 si è nella sostanza ispirato al sistema delle Regole)

Protocollo di Visby del 1968
(l. 12/06/84 n. 243)

Protocollo di Bruxelles del 1979
(l. 12/06/84 n. 244)



Trasporto di carico totale o parziale: spese e rischi di caricaione e scaricazione

- **sotto paranco (art. 442 c. nav.);** spetta al vettore caricare e scaricare la merce (o stipulare il relativo contratto di appalto con un'impresa portuale) rispettivamente da e sotto il bordo della nave (paranco). Sul caricatore gravano invece i rischi e le spese fino al bordo della nave e sul ricevitore quelli a partire dal bordo



- **Free in and out** (deroga frequente all'art. 442 c. nav. per via della innovazione tecnologica e di esigenze pratiche); spese e rischi di scaricazione della merce vengono attribuiti tutti al caricatore. Il vettore prende in consegna la merce quando è già caricata snella stiva della e riconsegna quando è ancora nella stiva.



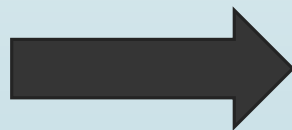
UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di carico

Stallie e controstallie

Il codice della navigazione, in relazione al tempo a disposizione del caricatore per lo svolgimento delle attività di consegna delle merci, recepisce i principi della prassi dei formulari

Stallie



Rappresentano i periodi di tempo accordati al soggetto individuato per la caricazione e scaricazione delle merci per lo svolgimento delle operazioni stesse





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di cose

Stallie e controstallie

Una volta che la nave risulti pronta per la ricezione del carico, il vettore ha l'onere di trasmettere al caricatore l'avviso di prontezza

È d'uso che i formulari contrattuali riconoscano – al caricatore - un breve arco temporale («*free time*») per mettere a punto operativamente l'attività di consegna della merce, a seguito del quale comincia a decorrere il periodo di stallia.

Il computo dei termini è effettuato mediante giorni lavorativi, senza considerare i giorni festivi né quelli in cui le operazioni risultano impedita per cause non imputabili al caricatore o al destinatario.



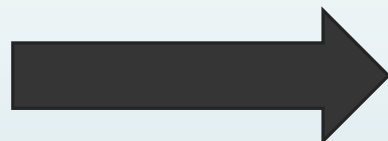


UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di cose

Stallie e controstallie

Controstallie



Arco temporale che il vettore è tenuto a concedere al caricatore, o al destinatario, per il completamento della carica o della scarica

Spirato il termine di stallia, laddove non sia stata caricata una quantità di merce tale da garantire quanto è dovuto dal caricatore al vettore, il comandante non è tenuto ad attendere il decorso del termine di controstallia qualora non gli venga fornita un'idonea cauzione

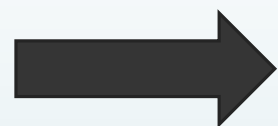
Il compenso per la controstallia è computato in ore e giorni, e versato giornalmente; in mancanza di diverso patto il tasso di controstallia è proporzionato, secondo gli usi, alla portata della nave



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di cose

Controstallie



A seguito del decorso del termine di controstallia, il comandante ha la facoltà di partire senza che siano completate le operazioni di carica, restando comunque dovuto il nolo e lo stesso compenso di controstallia



Qualora il comandante non si avvalga di tale facoltà, per l'ulteriore sosta fissata con il caricatore è dovuto un compenso di controstallia maggiorato della metà



Trasporto di carico: stallie e controstallie

regolamentazione periodo di tempo di «attesa» del compimento delle operazioni di carica/scarica

- Tempo di stallia : durante questo periodo (dall'arrivo di prontezza al termine previsto nel contratto di trasporto non è richiesto alcun nolo addizionale)
- Stallie separate: tempi distinti per carica e scarica (eventuale risparmio di tempo durante la carica non va a prolungare quello di scarica)
- Stallie reversibili: unico periodo per carica e scarica e premio di acceleramento
- Giorni/ore correnti oppure giorni/ore lavorativi

- Quando il tempo di stallia viene superato abbiamo il tempo di controstallia
- La nave ferma costituisce un costo per il vettore
- Costo della immobilizzazione fortuita della nave grava in linea di principio sul vettore
- controstallia: ulteriore periodo di tempo di attesa (senza che le operazioni di carica e scarica siano terminate . Il costo è addossato sul caricatore)
- È dovuto compenso ulteriore detto di controstallia il cui tasso è di regola fissato dal contratto
- Tanti giorni correnti quanti sono stati quelli di stallia
- Impedimenti fortuiti non impediscono il decorso della controstallia ma è previsto un compenso inferiore
- Spirato il termine di controstallia il comandante ha facoltà di partire senza attendere completamento operazioni o in fase di scarica depositare il carico
- Se il comandante non si avvale di tale facoltà. È dovuto compenso di controstallia
- Natura retributiva

Caricazione e scaricazione nel trasp. di cose determinate

stallie e controstallie solo nel trasporto di carico totale o parziale perché nel trasporto di cose determinate le operazioni di caricazione e scaricazione gravano sul vettore

- il caricatore deve presentare la merce per l'imbarco nei termini di uso e la caricazione deve essere effettuata dal vettore nei termini di uso
- Decorso il termine per la consegna della merce il comandante ha la facoltà di partire senza attendere il carico ed il caricatore, se non ha esercitato il recesso, è tenuto comunque a pagare il trasporto
- Al contrario la scaricazione deve essere effettuata dal vettore prima di riconsegnare la merce al destinatario; se questi ritarda a ricevere il carico o si rende irreperibile, il vettore può procedere con lo sbarco di ufficio

- Ciò a meno che non sia stipulata la clausola *Fio* che attribuisce al caricatore e al ricevitore rispettivamente caricazione e scaricazione. Non è una clausola di esonero di responsabilità
- Ciò perché il vettore non ha la custodia della merce in queste fasi; la clausola delimita solo la prestazione del vettore (e la relativa responsabilità)
- la clausola è nulla in relazione alle regole dell'Aia-Visby?

trasporto di cose determinate: sbarco d'ufficio e d'amministrazione

quando la nave o l'aeromobile sono giunti nel luogo di destinazione e siano in condizioni di scaricare....

- se il destinatario è irreperibile o rifiuta di ricevere la merce il vettore ha la facoltà di consegnarla ad un'impresa di sbarco regolarmente autorizzata, che diviene responsabile verso il destinatario come depositaria delle cose per il periodo successivo alla consegna
- Spesso le polizze di carico contengono clausole che prevedono facoltà per il vettore di sbarcare la merce, di depositarla e di esonerarsi per il periodo successivo alla scaricazione

- quando il destinatario è presente e la scaricazione avviene solo nell'interesse della nave per esigenze tecnico-economiche oppure avviene per regolamento od ordine dell'autorità di sistema portuale le spese sono a carico del vettore.
- Quando è liberato il vettore in questi casi? Applicabilità delle norme sul trasp. aereo
- Lo sbarco di amministrazione è assimilato alla riconsegna del carico tramite operatori di servizio a terra
- L'art. 953 c. nav. prevede che, sia qualora lo sbarco sia facoltativo che imposto dalla autorità, il vettore è responsabile fino al momento della riconsegna al destinatario, anche se prima della riconsegna le cose siano affidate ad una impresa di **handling**.
- Applicazione analogica allo sbarco di amministrazione: anche nel trasp. di cose determinate, quando le operazioni di sbarco e deposito sono effettuate dall'impresa di sbarco per conto e spese del vettore, quest'ultimo non è liberato fino al momento della ricezione del carico da parte del destinatario



Trasporto marittimo di cose

Art. 953 c. nav. - Riconsegna delle cose

Il vettore è responsabile delle cose consegnategli per il trasporto fino al momento della riconsegna al destinatario, anche se prima della riconsegna le cose siano affidate, o nell'interesse del vettore per esigenze della scaricazione o per ottemperare a un regolamento aeroportuale, a un operatore di assistenza a terra o ad altro ausiliario.



Trasporto marittimo di cose

Il contratto di trasporto marittimo di cose determinate si perfeziona, di regola, nel momento in cui il vettore, accettando la proposta della dichiarazione d'imbarco, consegna al caricatore l'ordinativo d'imbarco

L'ordinativo d'imbarco costituisce, la prova dell'avvenuta conclusione del contratto di trasporto



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di cose

Articolo 421 del Codice della Navigazione

Obblighi del vettore



«Il vettore, prima dell'inizio del viaggio, oltre ad usare la normale diligenza perché la nave sia apprestata in stato di navigabilità e convenientemente armata ed equipaggiata, deve curare che le stive, le camere refrigeranti, quelle frigorifere e le altre parti della nave destinate alla carica siano in buono stato per il ricevimento, la conservazione e il trasporto delle merci»



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di cose

Obblighi del caricatore



La principale obbligazione del caricatore è quella relativa al **pagamento** del corrispettivo dovuto al vettore, definito **nolo**



Quest'ultimo può essere individuato in un importo globale per l'intero carico, ovvero mediante l'indicazione di un criterio rapportato al peso o al volume delle merci

In Italia due discipline parallele

regole Aja Visby

- carattere di specialità (ambito di applicazione più contenuto di quello del c. nav.)
- Si applicano ai trasporti internazionali
- Si applicano solo se emessa polizza di carico (*) ossia di norma al trasporto di cose determinate
- Non si applicano ai *charter-party*. *Se la polizza è emessa in relazione ad un charter party solamente nei rapporti tra caricatore e terzo portatore del titolo. Il caricatore è di solito un soggetto debole ma non nel charter-party (quindi no regole Aja Visby nei rapporti tra caricatore e vettore)*
- Si applicano ai danni da perdita e avaria (anche se tali eventi sono causati da mancata esecuzione del trasporto)

(*) polizza di carico: documento del trasporto marittimo di cose determinate che la natura di documento probatorio del contratto di trasporto e di titolo di credito rappresentativo della merce

codice della navigazione

- ruolo residuale ma importante
- Si applica a tutti i casi non disciplinate dalle regole, quando sia applicabile la legge italiana (ad esempio mancata esecuzione del trasporto o danni da ritardo)



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Ambito di applicazione

- Le Regole hanno carattere di specialità rispetto al codice, che pertanto ha natura residuale.
- Si applicano ai soli trasporti internazionali per i quali sia emessa una polizza di carico, ai sensi dell'art. 10
- Non si applicano ai contratti di trasporto sulla base di un *charter-party* (art. 5.2)
 - Cass. 3/12/84 n. 6298
- Non si applicano ai trasporti di animali vivi né di merce caricata sopra coperta (art. 1, lett. c)
- Si applicano solo ai danni per perdita o avaria della merce
- Trasporto effettuato in base a polizza di carico

Ambito di applicazione

Criteri di collegamento:

Art. 10 della Convenzione (come modificato dal protocollo del 1968):

- Le disposizioni della presente Convenzione s'applicano a qualsiasi polizza di carico concernente un trasporto di merce fra porti di due Stati diversi, allorché:
 - a) la polizza di carico è emessa in uno Stato contraente
 - b) il trasporto ha luogo partendo da un porto di uno Stato contraente oppure
 - c) la polizza di carico prevede che le disposizioni della presente Convenzione, o di qualsiasi altra legislazione che le applica o dà loro effetto, disciplinano il contratto indipendentemente dalla nazionalità della nave, del vettore, del caricatore, del destinatario o di qualsiasi altra persona interessata.
- Trib. Napoli 11/03/97: La Convenzione trova applicazione *ex proprio vigore* anche se richiamata in polizza, o vi è comunque richiamata la normativa nazionale che la incorpori
- Ciascuno Stato contraente applica le disposizioni della presente Convenzione alle polizze di carico suindicate.

Diverse caratteristiche e «mercati»

DI CARICO TOTALE o PARZIALE

- Contratti stipulati in funzione delle specifiche esigenze del singolo utente
- Traffico non di linea (c.d. navi *tramp*)
- Parità di potere negoziale e ingerenza del caricatore nella individuazione della nave (elemento che assume ruolo centrale)
- Stallie/Controstallie

Charter-parties

DI COSE DETERMINATE

- Contratti conclusi su una base di offerta al pubblico (traffico di linea)
- Utente del servizio contraente debole: esigenze di tutela
- Norme inderogabili
- Facoltà del vettore, se non vi è divieto, di sostituire la nave con altra della medesima classe idonea a compiere il trasporto senza ritardo (art. 451 c. nav. e 951 c. nav.). La Conv. Montreal non prevede il consenso del mittente,
- Le operazioni di caricazione e scaricazione gravano sul vettore, per cui il rischio di ritardi grava su di lui

Polizza di carico (Bill of Lading)



OBBLIGAZIONI TIPICHE DEL VETTORE (TRASPORTO DI COSE)

obbligazioni del vettore

- **Trasferimento della merce** da un luogo ad un altro in un tempo prefissato
- **Custodia delle cose ricevute per il trasporto** (in connessione con fornitura idoneo spazio a bordo e obbligo di buona fede)
- **Predisposizione mezzo idoneo** per l'esecuzione del trasporto in condizioni di sicurezza (nel trasporto marittimo, la nave deve avere le caratteristiche tecniche per navigare in condizioni di sicurezza - navigabilità – e deve avere le stive e le altre parti destinate al carico in buono stato)

- consegnare la merce in modo sicuro;
- consegnare in un luogo concordato;
- consegnare in tempo;
- consegnare alla persona giusta;



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

il principio in materia di responsabilità del vettore

art. 1, lett.e, Regole Aja

Il vettore risponde dei danni alle cose consegnategli per il trasporto dalla caricazione a bordo alla scaricazione)

Art. 422 c. nav.

Il vettore è responsabile della perdita o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna [...]



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di cose

Articolo 422 del Codice della Navigazione

Responsabilità del vettore



«Il vettore è responsabile della perdita o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna, nonché' dei danni per il ritardo, a meno che provi che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo non è stata, ne' in tutto ne' in parte, determinata da colpa sua o da colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti.

Deve invece l'avente diritto alla riconsegna provare che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo è stata determinata da colpa del vettore o da colpa commerciale dei di lui dipendenti e preposti, quando il danno è stato prodotto da vizio occulto, o da innavigabilità della nave non derivante da inadempimento agli obblighi di cui all'articolo precedente, da colpa nautica dei dipendenti o preposti del vettore, da fortuna o pericoli di mare, incendio non determinato da colpa del vettore, pirateria, fatti di guerra, sommosse e rivolgimenti civili, provvedimenti di autorità di diritto o di fatto, anche a scopo sanitario, sequestri giudiziari, scioperi o serrate, impedimenti al lavoro generali o parziali, atti o tentativi di assistenza o salvataggio ovvero deviazione del viaggio fatta a tale scopo, cattivo stivaggio, vizio proprio della merce, calo di volume o di peso, insufficienza degli imballaggi, insufficienza o imperfezione delle marche, atti od omissioni in genere del caricatore o dei suoi dipendenti o preposti»

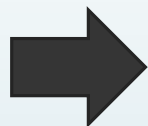


UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di cose

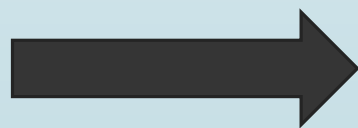
La responsabilità del vettore marittimo di cose

**Articolo 422
del Codice della
Navigazione**



«Il vettore è responsabile della perdita o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna, nonché dei danni per il ritardo, a meno che provi che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo non è stata, ne' in tutto ne' in parte, determinata da colpa sua o da colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti»

**Articolo 424
del Codice della
Navigazione**



Principio di derogabilità a favore del
caricatore, nonché a favore del vettore



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di cose

La responsabilità del vettore marittimo di cose

**Convenzione di Bruxelles
del 25 agosto 1924,
modificata con i Protocolli
del 1968 e del 1979
(Regole dell'Aja-Visby)**



A livello probatorio affinché sorga la responsabilità del vettore marittimo per la perdita o l'avaria della merce, gli interessati dovranno provare che le merci non sono state riconsegnate dal vettore nel luogo di destinazione convenuto, ovvero che le stesse sono pervenute a destinazione in uno stato di conservazione o in quantità diversa rispetto a quanto riscontrato al momento iniziale del trasporto

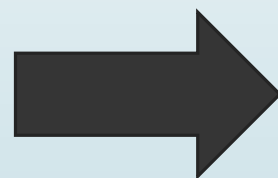


UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di cose

La responsabilità del vettore marittimo di cose

Le Regole dell'Aja-Visby dettano una disciplina volta ad escludere la responsabilità del vettore marittimo, per perdita o danni arrecati alle merci trasportate, in conseguenza del verificarsi di eventi ritenuti quali rischi tipici della navigazione marittima, noti come **«pericoli eccettuati»**



A titolo esemplificativo, gli atti o le colpe del comandante («colpa nautica»), l'incendio non scaturente da fatto o colpa del vettore, il pericolo di mare, l'atto di Dio, i fatti di guerra, gli scioperi, le serrate, il salvataggio o il tentativo di salvataggio di vite o beni in mare, ecc.



fatti costitutivi determinano responsabilità presunta vettore

Il principio di base è che **l'inadempimento si presume**: il caricatore non deve provare che il trasporto non è stato eseguito o che è stato eseguito in ritardo ma deve provare il suo diritto al trasferimento e il suo diritto di ottenere il trasferimento in un dato tempo. Anche in caso di perdita e avarie alle merci, il caricatore deve provare il contratto, l'esistenza dei danni e che questi si sono verificati nell'ambito temporale in cui si estende la resp. vettore

danni da mancata esecuzione del trasporto
danni da ritardo nell'esecuzione del trasporto

**Inadempimento o
non corretto
adempimento della
prestazione di
trasferimento**

danni che si sostanziano in perdita ed avaria
delle merci trasportate

**Inadempime
nto della
prestazione
di custodia**



prova dell'esistenza del danno al carico

Si sostanzia in un confronto tra le condizioni della merce al momento della riconsegna e le diverse condizioni che sussistevano nel precedente momento della consegna al vettore. L'avente diritto alla riconsegna deve anche provare la verifica dei danni nell'ambito temporale entro il quale il vettore è tenuto a rispondere (dalla consegna alla riconsegna)

**dimostrazione agevole
in caso di polizza di
carico**

Le perdite e le avarie devono essere fatte constatare al momento della riconsegna o entro tre giorni dalla riconsegna, se trattasi di perdite o avarie non apparenti. In mancanza di constatazione la merce si presume riconsegnata in conformità alle indicazioni contenute nel documento del trasporto



prova della mancata esecuzione del trasporto o il ritardo

Si sostanzia nella prova del suo diritto ad ottenere il trasferimento e, in caso di ritardo, ad ottenerlo in tempo e l'esistenza dei danni (l'inadempimento cioè si presume).

Non occorre provare che il trasporto non è stato eseguito o che è stato eseguito in ritardo



fatti impeditivi della responsabilità del vettore

fatto costitutivo

se l'interessato al carico dà prova del fatto costitutivo della responsabilità (esistenza del contratto e del danno), **il vettore si trova in una situazione di responsabilità presunta**

Secondo il sistema delle Regole dell'Aia-Visby il vettore non risponde se:

- il danno deriva da innavigabilità della nave sopraggiunta dopo l'inizio del viaggio o preesistente ma non accertabile con la normale diligenza; il vettore non risponde della innavigabilità sopraggiunta né di quella preesistente ma non accertabile con la normale diligenza
- Il danno è derivato da uno dei c.d. pericoli eccettuati, enumerati dalla legge

fatto impeditivo



fatti impeditivi della responsabilità del vettore (art. 4, n.2. lett. a-q)

- a. **atti, negligenza, o colpa del capitano, dei marinai, del pilota, o dei preposti del vettore nella navigazione o nella amministrazione della nave; (CD COLPA NAUTICA)**
- b. incendio, tranne se cagionato da fatto o colpa del vettore;
- c. rischi, pericoli e infortuni del mare o di altre acque navigabili;
- d. forza maggiore (atto di Dio);
- e. fatti di guerra;
- f. fatto di pubblici nemici;
- g. arresto o costrizione di principi, governanti o popolo, o sequestro giudiziario;
- h. restrizione di quarantena;
- i. atto od omissione del caricatore o del proprietario delle merci, del suo agente o del suo rappresentante,
- j. scioperi o serrate o sospensioni o limitazioni di lavoro, qualunque ne sia la cagione, tanto parzialmente che completamente;
- k. tumulti e sommosse civili;
- l. salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o beni in mare;
- m. calo in volume o in peso o qualsiasi altra perdita o danno risultante da vizio occulto, dalla natura speciale o dal vizio proprio delle merci;
- n. insufficienza d'imballaggio;
- o. insufficienza o non corrispondenza di marche;
- p. vizi occulti non avvertibili mediante la dovuta diligenza;
- q. **qualsiasi altra cagione non proveniente da fatto o colpa del vettore o da fatto o colpa degli agenti o preposti del vettore, ma l'onere della prova incomberà alla persona che reclaims il beneficio di questa eccezione e a essa spetterà di provare che né la colpa personale né il fatto del vettore, né la colpa o il fatto degli agenti o dipendenti dal vettore, hanno contribuito alla perdita o al danno.**



Sistema del c. nav.: analogo ma con formulazione differente

Articolo 422 del Codice della Navigazione



*«Il vettore è responsabile della perdita o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna, nonché' dei danni per il ritardo, a meno che provi che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo non è stata, ne' in tutto ne' in parte, determinata da colpa sua o da colpa commerciale dei suoi dipendenti e preposti. **(la clausola generale è anteposta rispetto ai singoli periodi eccettuati corrispondenti nella sostanza a quelli delle Regole)***

Deve invece l'avente diritto alla riconsegna provare che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo è stata determinata da colpa del vettore o da colpa commerciale dei di lui dipendenti e preposti, quando il danno è stato prodotto da vizio occulto, o da innavigabilità della nave non derivante da inadempimento agli obblighi di cui all'articolo precedente, da colpa nautica dei dipendenti o preposti del vettore, da fortuna o pericoli di mare, incendio non determinato da colpa del vettore, pirateria, fatti di guerra, sommosse e rivolgimenti civili, provvedimenti di autorità di diritto o di fatto, anche a scopo sanitario, sequestri giudiziari, scioperi o serrate, impedimenti al lavoro generali o parziali, atti o tentativi di assistenza o salvataggio ovvero deviazione del viaggio fatta a tale scopo, cattivo stivaggio, vizio proprio della merce, calo di volume o di peso, insufficienza degli imballaggi, insufficienza o imperfezione delle marche, atti od omissioni in genere del caricatore o dei suoi dipendenti o preposti»



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di cose

I pericoli di mare

Il verificarsi di una «fortuna» o «pericolo» di mare rende il vettore non responsabile dei danni a cagione della stessa subiti dalla merce a lui affidata per il trasporto

Evento del tutto eccezionale, imprevedibile ed inevitabile della navigazione, tale da rendere inutile ogni preventiva cautela idonea ad impedirne le conseguenze dannose per il carico

La parte interessata al carico deve dimostrare la colpa del vettore



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

art. 4, n. 2, lett. q: pericoli eccettuati atipici (fattispecie generale)

il vettore non risponde se il danno deriva da un fattore anche diverso da quelli elencati nella cui determinazione non sussiste colpa del vettore e dei suoi dipendenti e preposti (pericoli eccettuati atipici)

La c.d. prova di riscontro

qualora il vettore provi la derivazione del danno da uno dei c.d. pericoli eccettuati, l'avente diritto alla riconsegna può a sua volta che la causa del danno o del ritardo è stata determinata da colpa del vettore o da colpa commerciale dei suoi ausiliari (non in caso di colpa nautica ed incendio che sono considerati fatti di natura colposa)

Tale controprova non può essere data nei casi di colpa nautica: pertanto in caso di colpa nautica il vettore non risponde.

Che cos'è la colpa nautica?

E' definita dalle Regole dell'Aja come «atti, negligenza, o colpa del capitano, dei marinai, del pilota, o dei preposti del vettore nella navigazione o nella amministrazione della nave» (art. 4, n. 2 lett.a).

Si distingue in colpa «*in the navigation*» (nella navigazione) e in colpa «*in the management of the ship*» (nella gestione della nave). La prima comprende comportamenti inerenti all'attività nautica propriamente detta (errore di manovra, difetto di ancoraggio, inavvertenza segnali metereologici). La seconda riguarda la manutenzione della nave, con riferimento alle parti della nave inerenti alla sua navigabilità (scafo, macchine, ancore), etc:

La colpa commerciale, di cui il vettore risponde, è ogni colpa degli ausiliari non qualificabili come colpa nautica



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di cose

La colpa nautica

Il concetto di **colpa nautica** individua una serie di comportamenti, del comandante della nave e dei membri dell'equipaggio, che non sono imputabili al vettore marittimo, in particolare con riferimento sia alla colpa nella conduzione che alla colpa nella gestione Non commerciale della nave

La **colpa commerciale** è legata alla condotta del comandante o dell'equipaggio nelle operazioni di controllo di parti e organi attinenti all'utilizzazione commerciale (a titolo esemplificativo, cura e custodia del carico, manutenzione delle stive)

La **Giurisprudenza e la Dottrina** hanno affermato che la colpa nautica è costituita dal comportamento negligente, imprudente o imperito del comandante o dell'equipaggio, sia con riferimento alle mansioni di carattere professionale-nautico (a titolo esemplificativo, errori di manovra, errori di rotta), sia con riferimento alla gestione delle parti e degli organi della nave



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di cose

La colpa nautica

I comportamenti colposi del comandante e dell'equipaggio che risultano attinenti alla nave, ma non riconducibili alla conservazione della merce, sono qualificati nel concetto di colpa nautica, pertanto per gli stessi è esclusa la responsabilità del vettore

I comportamenti non riconducibili alla nozione di colpa nautica incidenti, però, sullo stato e sulla conservazione dei beni sono riferibili alla nozione di colpa commerciale, pertanto, delle loro conseguenze ne deve rispondere il vettore.

La custodia del carico è uno degli obblighi posti a carico del vettore





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di cose

Articolo 423 del Codice della Navigazione

Limiti del risarcimento



«Il risarcimento dovuto dal vettore non può, per ciascuna unità di carico, essere superiore a lire duecentomila o alla maggior cifra corrispondente al valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco.

Il valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco si presume come valore effettivo delle cose trasportate fino a prova contraria; ma il vettore, ove provi che la dichiarazione è inesatta, non è responsabile per la perdita o per le avarie delle cose trasportate ovvero per il ritardo, a meno che venga provato che l'inesattezza non fu scientemente commessa»



La limitazione del debito del vettore marittimo

il codice della navigazione fissa il limite a euro 103,29 per unità di carico
Le Regole dell'Aja commisurano il limite pari ad DSP 666,67 per «colis ou unitè» o in alternativa 2 DSP per chilogrammo di merce perduta o danneggiata (limite applicabile solo se più elevato dell'altro)

l'unità di carico consiste alternativamente sia nel collo sia nella cosa specifica individuata nella sua entità fisica (sia o non racchiusa in un imballaggio) sia nel caso delle rinfuse nell'unità di carico indicata nel documento di trasporto che, di solito, corrisponde nell'unità in base alla quale è stato commisurato il nolo

Quando la merce è collocata in un container, l'unità di carico va riferita non al container (che non può essere definito un collo, ma alla merce che in esso è contenuta)

Ogni collo o unità contenuta nel container deve essere enumerato in polizza di carico; se non lo è sarà il container ad essere considerato collo o unità



La limitazione del debito del vettore marittimo. Ipotesi di decadenza e di non applicazione del limite

Dichiarazione di valore

il limite non si applica quanto il caricatore anteriormente all'imbarco (quindi dopo la conclusione del contratto) **dichiari il maggior valore della merce**. In tal caso il limite corrisponde al valore dichiarato, a meno che il vettore non provi che il valore inferiore è inferiore. Se il caricatore fa volutamente una dichiarazione inesatta, il vettore rimane esonerato dalla responsabilità

deroga convenzionale

le parti si accordano per derogare il limite prevedendo noli più alti, commisurati al valore della merce

Danno derivante da dolo o condotta temeraria e consapevole

le regole dell'Aja – non il c. nav. - escludono il beneficio della limitazione quando sia provato che il danno è derivato da un atto o omissione compiuto dal vettore con dolo o temerariamente e con la coscienza che un danno ne sarebbe probabilmente derivato (colpa temeraria e consapevole simile al dolo eventuale)



La limitazione del debito del vettore marittimo

il codice della navigazione fissa il limite a euro 103,29 per unità di carico
Le Regole dell'Aja commisurano il limite pari ad DSP 666,67 per «colis ou
unitè» o in alternativa 2 DSP per chilogrammo di merce perduta o
danneggiata (limite applicabile solo se più elevato dell'altro)

l'unità di carico consiste alternativamente sia nel collo sia nella cosa specifica individuata nella sua entità fisica (sia o non racchiusa in un imballaggio) sia ancora, nel casom delle rinfuse nell'unità di carico indicata nel documento di trasporto che, di solito, corrisponde nell'unità in base alla quale è stato commisurato il nolo

Quando la merce è collocata in un container, l'unità di carico va riferita non al container (che non può essere definito un collo, ma alla merce che in esso è contenuta)

Ogni collo o unità contenuta nel container deve essere enumerato in polizza di carico; se non lo è sarà il container ad essere considerato collo o unità



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di cose

Unità di carico

In particolare è definito «collo» una singola unità di carico



A titolo
esemplificativo, le
casse mobili, i pallet,
ecc.



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TERAMO

Trasporto marittimo di cose

L'auto al seguito del passeggero: considerazioni

In passato risultava una fattispecie dibattuta:
parte della Giurisprudenza (Corte di Cassazione, sez. I, 19 ottobre 1982, n. 5409; Corte di Cassazione, sez. I, 26 luglio 1983, n. 5121) la riconduceva ad un contratto di trasporto di cose ai sensi degli artt. 419 e seguenti del codice

Un diverso orientamento considerava l'auto quale «bagaglio», in mancanza di una specifica disposizione legislativa, il vettore era responsabile dei danni dal momento dell'imbarco fino al termine delle operazioni di sbarco





Trasporto marittimo di cose

L'auto al seguito del passeggero: considerazioni

Il dibattito risulta ormai superato a seguito dell'entrata in vigore del Regolamento 392 del 2009 (anche per le navi di classe A dedicate al trasporto di cabotaggio)

L'Allegato 1, *«Disposizioni della convenzione di Atene relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio pertinenti per l'applicazione del presente Regolamento»*, articolo 1, contenente le definizioni in materia, dispone che per **«bagaglio»** si intende *«qualsiasi oggetto o veicolo trasportato dal vettore in virtù di un contratto di trasporto»*

L'Articolo 8, comma 2, rubricato *«Limiti di responsabilità in caso di perdita o danni ai bagagli e ai veicoli»* dispone che *«La responsabilità del vettore in caso di perdita o danni ai veicoli, compresi tutti i bagagli trasportati sopra o all'interno del veicolo, è limitata in ogni caso a 12 700 unità di conto per veicolo per ciascun trasporto»*



La limitazione del debito del vettore marittimo. Ipotesi di decadenza e di non applicazione del limite

Dichiarazione di valore

il limite non si applica quanto il caricatore anteriormente all'imbarco (quindi dopo la conclusione del contratto) **dichiari il maggior valore della merce**. In tal caso il limite corrisponde al valore dichiarato, a meno che il vettore non provi che il valore inferiore è inferiore. Se il caricatore fa volutamente una dichiarazione inesatta, il vettore rimane esonerato dalla responsabilità

deroga convenzionale

le parti si accordano per derogare il limite prevedendo noli più alti, commisurati al valore della merce

Danno derivante da dolo o condotta temeraria e consapevole

le regole dell'Aja – non il c. nav. - escludono il beneficio della limitazione quando sia provato che il danno è derivato da un atto o omissione compiuto dal vettore con dolo o temerariamente e con la coscienza che un danno ne sarebbe probabilmente derivato (colpa temeraria e consapevole simile al dolo eventuale)



Trasporto marittimo di cose

Decadenza del vettore dal diritto di limitazione della responsabilità

Il vettore decade qualora il soggetto danneggiato dimostri che la perdita, l'avaria o il ritardo siano causati da un atto o da una omissione del vettore compiuti con l'intenzione stessa di provocare la suddetta perdita, avaria o ritardo, ovvero in modo temerario e con la convinzione che l'evento dannoso si sarebbe verificato

Il dolo del vettore comporta la decadenza della limitazione nel caso venga provato

Per l'ipotesi di colpa grave è richiesto che gli interessati diano prova dell'elemento oggettivo della temerarietà del comportamento posto in essere dal vettore, nonché dell'elemento soggettivo della conoscenza, sulla base dei criteri di normale esperienza professionale, e della probabilità del verificarsi dell'evento



Responsabilità per il trasporto di merci: responsabilità oggettiva con eventi esonerativi

articolo 18 - Danni alla merce

1. Il vettore è responsabile del danno risultante dalla distruzione, perdita o deterioramento della merce per il fatto stesso che l'evento che ha causato il danno si è prodotto nel corso del trasporto aereo.
2. Tuttavia, il vettore non è responsabile se dimostra che la distruzione, la perdita o il deterioramento della merce deriva esclusivamente da uno o più dei fatti seguenti:
 - a) difetto, natura o vizio intrinseco della merce;
 - b) imballaggio difettoso della merce effettuato da persona diversa dal vettore o dai suoi dipendenti o incaricati;
 - c) un evento bellico o un conflitto armato;
 - d) un atto dell'autorità pubblica compiuto in relazione all'entrata, uscita o transito della merce.
3. Il trasporto aereo ai sensi del paragrafo 1 comprende il periodo nel corso del quale la merce si trova sotto la custodia del vettore.
4. Il periodo del trasporto aereo non comprende alcun trasporto terrestre, marittimo o fluviale effettuato al di fuori di un aerodromo. Tuttavia, quando un tale trasporto venga effettuato in esecuzione del contratto di trasporto aereo al fine del carico, della consegna o del trasbordo, si presume, salvo prova contraria, che qualsiasi danno risulti da un evento intervenuto nel corso del trasporto aereo. Se il vettore, senza il consenso del mittente, esegue il trasporto in tutto o in parte con un mezzo diverso da quello aereo concordato dalle parti, tale trasporto si presume effettuato nel corso del trasporto aereo.



Responsabilità per il trasporto di merci: limite

Articolo 22 - Danni alla merce

3. Nel trasporto di merci, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 19 diritti speciali di prelievo per chilogrammo, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione, effettuata dal mittente al momento della consegna del collo al vettore, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione.

Il limite è invalicabile? In effetti manca il richiamo espresso all'invalicabilità del limite previsto invece dalla Convenzione di Varsavia (che, ricordiamo, è la convenzione previgente a quella di Montreal)

Si ritiene comunque che il vettore decada dal limite quando il danno è riconducibile a dolo del vettore