



## L'ASSICURAZIONE DELLE MERCI CONTRO I RISCHI DEL TRASPORTO

*Cosa cambierà quando le Regole di Rotterdam entreranno in vigore?*

*Milano, 28 maggio 2009  
NH Jolly President*

### **RIFLESSI DELLA NUOVA CONVENZIONE SULLA COPERTURA ASSICURATIVA DELLE MERCI CONTRO I RISCHI DEL TRASPORTO**

FRANCESCO BERLINGIERI E STEFANO ZUNARELLI

#### **1. Premessa**

La nuova *Convention on contracts for the International carriage of goods wholly or partly by sea*, predisposta dall'UNCITRAL sulla base di un progetto iniziale del Comité Maritime International e adottata dalla Assemblea generale delle Nazioni Unite l'11 dicembre 2008, verrà aperta alla firma a Rotterdam il 23 settembre 2009. Nel formulare l'augurio che essa venga firmata in tale occasione dall'Italia, che ha partecipato attivamente alla sua redazione, non appare prematuro porsi il problema della sua ratifica. Tale problema può essere considerato sotto diversi punti di vista, tra i quali di primaria importanza è quello dei riflessi della nuova normativa sul traffico marittimo, e cioè dei vantaggi e degli svantaggi che la sua applicazione può produrre nei confronti delle varie categorie di operatori: armatori, caricatori e ricevitori, terminalisti, agenti marittimi, vettori terrestri su strada e ferrovia nonché assicuratori, P&I Clubs e banche.

Lo scopo della presente indagine è quello di valutare tali riflessi con riguardo alla assicurazione delle merci contro i rischi del trasporto marittimo e del trasporto door-to-door, sulla base della comparazione tra il regime delle Regole di Rotterdam e i regimi attualmente in vigore e cioè in particolare quello delle Regole dell'Aja-Visby per il trasporto marittimo.

## 2. Ambito di applicazione

Le Regole dell'Aja-Visby si applicano ai trasporti internazionali che hanno inizio in uno Stato contraente, e a quelli in relazione ai quali viene emessa una polizza di carico in un Stato contraente o quando le parti lo convengono. Sotto il profilo temporale, esse si applicano dall'inizio della caricazione delle merci a bordo della nave alla fine del loro sbarco, per cui le fasi della prestazione del vettore precedenti e successive (deposito delle merci nei suoi magazzini, loro movimentazione nell'ambito portuale, ecc.) sono soggette alla legge regolatrice del contratto di trasporto. Non solo, ma in base alla prevalente giurisprudenza italiana ove il vettore abbia stipulato un contratto di trasporto comprensivo di fasi terrestri (trasporto *door-to-door*) anche la fase marittima del trasporto non è più soggetta alle Regole dell'Aja-Visby, bensì al regime generale del trasporto previsto dal codice civile (se è applicabile la legge italiana).

L'ambito di applicazione delle Regole di Rotterdam è invece più ampio. Sotto il profilo geografico esse si applicano ai trasporti internazionali in relazione ai quali il luogo di consegna, il porto di caricazione, quello di sbarco o quello di riconsegna si trova in uno Stato contraente purché la tratta marittima sia internazionale. Per la loro applicazione non è richiesto, come per le Regole dell'Aja-Visby, l'emissione di un particolare tipo di documento, la polizza di carico; esse sono applicabili al contratto di trasporto (che deve comprendere una tratta marittima) indipendentemente dal documento di trasporto emesso dal vettore (polizza di carico, *sea waybill* o ricevuta di carico) e sono anche applicabili se non viene emesso alcun documento. Esse si applicano a tutte le fasi del trasporto, salvo che, se le fasi terrestri sarebbero state soggette ad una diversa convenzione internazionale (e.g. la CMR) ove fosse stato per esse stipulato un separato contratto, tale convenzione, se obbligatoriamente applicabile, regola il regime della responsabilità del vettore ed i suoi limiti (art. 26).

Quindi le Regole di Rotterdam hanno l'indubbio vantaggio a) di consentire la loro esclusiva applicazione nel periodo compreso tra l'arrivo delle merci nel porto di caricazione e la loro uscita dal porto di sbarco, salvo il caso in cui la fase non marittima del trasporto abbia inizio all'interno dell'area portuale<sup>1</sup>; b) di estendere la loro applicazione, se il vettore ne assume l'esecuzione, anche alle fasi precedenti e successive al trasporto marittimo ove in tali fasi non sia applicabile un'altra convenzione internazionale e non venga provato che la perdita e il danno ha avuto luogo in tali fasi del trasporto, c) di estendere comunque tale applicazione alle fasi suddette con riguardo a questioni diverse dalla responsabilità, sua limitazione e termine per l'esercizio dell'azione, come ad esempio con riguardo ai documenti del trasporto e loro valore probatorio, alle obbligazioni del caricatore, alla consegna, ai diritti della *controlling party*.

---

<sup>1</sup> Ad esempio il trasporto su strada dal porto di Genova a Zurigo, al quale sarebbe applicabile la CMR.

### 3. Periodo della responsabilità del vettore

Mentre le Regole dell'Aja-Visby non individuano il periodo della responsabilità del vettore, ma solo quello della loro applicazione, le Regole di Rotterdam precisano (art. 12) che tale periodo inizia con il ricevimento delle merci da parte del vettore o di un suo ausiliario e termina con la loro consegna e quindi si estende a tutte le fasi del trasporto e della movimentazione delle merci comprese tra ricevimento e consegna, in mare e a terra.

### 4. Obbligazioni del vettore

Sia le Regole dell'Aja-Visby sia le Regole di Rotterdam elencano le obbligazioni fondamentali del vettore con riguardo alla conservazione delle merci e, per la fase marittima del trasporto, alla efficienza della nave e cioè alla sua navigabilità, al suo armamento e al suo equipaggio. Ma mentre in base alle prime le obbligazioni relative alla navigabilità, all'armamento e all'equipaggio devono essere adempiute soltanto prima dell'inizio del viaggio, in base alle seconde esse hanno carattere continuativo. Con la conseguenza che il vettore deve esercitare una ragionevole diligenza per tutta la durata del viaggio per porre **e mantenere** la nave in stato di navigabilità, adeguatamente armata e equipaggiata. La responsabilità del vettore è attualmente basata sulla colpa e lo sarà anche in base alle Regole di Rotterdam. Tuttavia gli esoneri previsti dalle Regole dell'Aja-Visby per perdita o danno delle merci dovuti a colpa nautica, al *management* della nave nonché a incendio dovuto a colpa dell'equipaggio sono aboliti. Inoltre la distribuzione dell'onere della prova è disciplinata in modo chiaro e completo; cosa che non è attualmente in base alle Regole dell'Aja-Visby. In particolare ora è previsto con chiarezza che i c.d. "pericoli eccettuati" che vengono menzionati, con qualche modifica e integrazione, anche nelle Regole di Rotterdam (art. 17 § 3), sono casi di inversione dell'onere della prova e non di esonero.

### 5. Regime della responsabilità del vettore

Le Regole dell'Aja-Visby denunciano la loro origine di formulario standard di polizza di carico in quanto anziché prevedere che il vettore è responsabile per inadempimento della sua prestazione, disciplinano i casi in cui tale responsabilità non sussiste elencando nell'art. 4 § 2 una serie di *excepted perils* che in realtà sono in alcuni casi, e cioè nei casi elencati sub a) e b), veri e propri esoneri per perdite e danni causati da colpa dell'equipaggio, in altri, e cioè da c) a p) casi di inversione dell'onere della prova, e infine, nell'ultimo caso sub q) contengono la norma generale secondo cui il vettore non è responsabile se prova che la perdita o il danno non sono stati causati da colpa sua o da colpa dei suoi dipendenti e preposti.

Le Regole di Rotterdam nell'art. 17 dispongono che il *claimant* ha l'onere di provare che la perdita o il danno si sono verificati quando la merce era nella custodia del vettore e quindi che il vettore è responsabile se non prova alternativamente l'assenza di una colpa sua o dei suoi preposti ovvero la derivazione di tale perdita o danno da uno dei pericoli eccettuati. Ma in questo secondo caso il *claimant* ha tre alternative per superare la presunzione invocata dal vettore, e cioè può provare: a) che il pericolo eccettuato è stato causato in tutto o in parte da colpa del vettore o dei suoi preposti, b) che altro

evento ha contribuito alla perdita o al danno e, c) che la perdita o il danno sono stati probabilmente causati dall'inadempimento del vettore alle sue obbligazioni relative alla navigabilità della nave.

## **6. Regime della responsabilità dei preposti del vettore**

Ai dipendenti del vettore, se convenuti in giudizio dal caricatore o dal ricevitore, è applicabile lo stesso regime della responsabilità e così anche all'equipaggio della nave, la cui specifica menzione nell'art. 18 è dovuta al fatto che l'equipaggio può non essere alle dipendenze del vettore, come accade nel caso di assunzione del trasporto da parte del noleggiatore a tempo.

## **7. Regime della responsabilità dei sub-vettori e altri ausiliari esterni**

La responsabilità dei sub-vettori e degli altri ausiliari esterni non è disciplinata dalle Regole dell'Aja-Visby e il caricatore e il ricevitore non hanno azione contro di loro se non in via extracontrattuale. In base alla Regole di Rotterdam i sub-vettori che trasportano la merce per mare e gli altri ausiliari che operano nell'ambito portuale sono soggetti allo stesso regime della responsabilità del vettore, e caricatore e ricevitore hanno azione contrattuale nei loro confronti. Invece la responsabilità degli ausiliari che operano all'esterno dell'area portuale è regolata dalla legge applicabile al loro contratto con il vettore, e caricatore e ricevitore hanno azione contrattuale nei loro confronti solo se prevista da tale legge.

La responsabilità per danni economici da ritardo, non disciplinata dalle Regole dell'Aja-Visby, è prevista dalle Regole di Rotterdam solo nel caso in cui il termine di consegna sia stato pattuito contrattualmente

## **8. Limiti della responsabilità**

I limiti, previsti dalle Regole dell'Aja-Visby (come modificati dal Protocollo SDR) in 2 d.s.p. (corrispondenti €2,325) per chilo e in 666,67 d.s.p. (corrispondenti a €775,58) per collo o unità, sono stati aumentati, dopo un lungo dibattito, rispettivamente a 3 d.s.p. (corrispondenti a €3,448) ed a 875 d.s.p. (corrispondenti a €1.017,44).

Il limite per danni economici da ritardo è fissato dall'art. 60 in due volte e mezzo il nolo pagabile per le merci che hanno subito il ritardo.

## **9. Obbligazioni e responsabilità del caricatore**

Le Regole dell'Aja-Visby non contengono alcuna disposizione con riguardo alle obbligazioni del caricatore nei confronti del vettore. Esse si limitano a prevedere, in disposizioni disseminate in varie parti del testo, la responsabilità del caricatore per perdita, danni e spese dipendenti dalla inesattezza della descrizione delle merci (art.3 § 5), l'esclusione della sua responsabilità per perdite o danni subiti dal vettore non imputabili a sua colpa e quindi, implicitamente, la sua responsabilità per i danni e le spese dipendenti da sua colpa (art. 4 § 3) nonché la sua responsabilità per la caricazione

di merci pericolose (art.4 § 6). Sebbene la base della responsabilità non sia indicata, deve ritenersi che essa nel primo e nel terzo caso abbia carattere oggettivo.

Le Regole di Rotterdam contengono invece una adeguata disciplina delle obbligazioni del caricatore e della sua responsabilità nel caso di inadempimento. Esse infatti prevedono che il caricatore a) deve consegnare le merci confezionate in modo da sopportare il viaggio previsto e le operazioni connesse e che nel caso di merci stivate in un container esse vi siano stivate con cura e siano assicurate onde resistere ai movimenti ai quali il container può essere soggetto (art. 27), b) deve tempestivamente fornire al vettore informazioni per la movimentazione (*handling*) delle merci e per l'osservanza da parte del vettore delle norme previste dalle competenti autorità in relazione al trasporto delle merci e i documenti necessari (art. 29), c) deve fornire adeguate informazioni per la redazione del documento di trasporto (art. 30), d) deve informare il vettore circa l'eventuale natura pericolosa delle merci e deve applicare sulle stesse o sui loro imballaggi i contrassegni previsti dalle leggi e dai regolamenti. Inoltre la base della responsabilità è precisata in modo chiaro (art. 30): in linea generale la responsabilità è basata sulla colpa; essa è obbiettiva con riguardo alle informazioni relative alle merci per la redazione del documento di trasporto e per le merci pericolose. La diversità tra il regime attuale e quello futuro peraltro non è sostanziale, ma consiste nella chiarezza del nuovo regime rispetto a quello attuale, molto generico.

## **10. Documenti di trasporto e loro valore probatorio**

Le Regole dell'Aja-Visby contengono inspiegabilmente una norma, già allora e ancor oggi lontana dalla pratica, secondo la quale il vettore può rifiutarsi di inserire nella polizza di carico i dati relativi alla merce che ha una seria ragione di sospettare non rappresentino esattamente la merce ricevuta o che non ha avuto mezzi ragionevoli di verificare, laddove la prassi era ed è tuttora nel senso di inserire in tal caso delle riserve. Inoltre la norma in questione male si adatta ai trasporti containerizzati ed ha creato problemi e contrasti giurisprudenziali.

Le Regole di Rotterdam ampliano anzitutto l'ambito di applicazione della normativa, estendendola a tutti i documenti di trasporto, negoziabili e non negoziabili, e disciplinano la materia in modo molto più circostanziato, tutelando da un lato il vettore e dall'altro il ricevitore terzo giratario della polizza di carico o cessionario del documento di trasporto non negoziabile, che è normalmente il compratore della merce. Esse distinguono due tipi di situazioni, e cioè quella in cui il vettore ha l'obbligo di inserire riserve e quella in cui egli ne ha la facoltà, ma non l'obbligo. Le situazioni del primo tipo, contemplate nel § 1 dell'art. 40, sono quelle in cui il vettore è effettivamente a conoscenza che la descrizione delle merci è falsa o ingannevole (*misleading*) ovvero ha ragionevoli motivi di ritenere che lo sia. Le situazioni del secondo tipo, in cui il vettore ha la facoltà, ma non l'obbligo, di inserire riserve, sono oggetto di separata disciplina nei §§ 3 e 4 dell'art. 40, rispettivamente con riguardo alle merci che non sono consegnate al vettore in un container chiuso (quindi la normativa non si applica ai containers riempiti dal vettore) o in un veicolo chiuso (quindi la normativa in linea generale si applica anche ai veicoli ed ai carri ferroviari). Nel primo caso i presupposti della facoltà di inserire riserve corrispondono praticamente a quelli indicati nelle Regole

dell'Aja-Visby, anche se meglio precisati<sup>2</sup>. Nel secondo caso i criteri sono diversi per quanto riguarda le informazioni relative alla descrizione, alle marche e al numero o quantità delle merci da un lato e quelle relative al peso dall'altro. Per le prime la facoltà è riconosciuta se il vettore non ha ispezionato le merci nell'interno del container o non ne ha conosciuto altrimenti le caratteristiche prima di emettere il documento di trasporto. Con riguardo invece al peso, la facoltà di inserire riserve sussiste quando il vettore non ha pesato il container o il veicolo o non ha convenuto con il caricatore di provvedere alla sua pesatura prima dell'imbarco.

## 11. Giurisdizione e arbitrato

### *Giurisdizione*

Le Regole dell'Aja-Visby non disciplinano giurisdizione e arbitrato. Sulla opportunità o meno di includere norme al riguardo nel progetto UNCITRAL vi è stato un considerevole dibattito, che per la giurisdizione ha coinvolto, con riguardo alle delegazioni degli Stati membri della Unione Europea, la Commissione Europea, in quanto si tratta di materia di competenza della medesima. La normativa sulla quale era stato raggiunto un certo consenso è basata sulla attribuzione all'avente diritto alle merci della facoltà di scelta del foro tra quello del domicilio del vettore, del luogo di ricevimento e di consegna previsti in contratto e del luogo del loro imbarco iniziale su una nave e del loro sbarco finale (ciò onde evitare la competenza del luogo dell'eventuale trasbordo) e sul riconoscimento della validità nel rapporto tra i contraenti delle clausole di giurisdizione esclusiva nell'ambito dei contratti di volume. La loro validità nei confronti dei terzi (giratario del titolo all'ordine, cessionario di quello non negoziabile) è invece condizionata alla tempestiva (cosa forse non facile di stabilire) comunicazione della clausola e alla sua opponibilità al terzo in base alla *lex fori*; per cui, ad esempio, una clausola di questo tipo sarebbe riconosciuta opponibile al terzo in Italia ma non in Francia. La normativa accolta disciplina anche il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze.

Poiché peraltro non è stato possibile ottenere su questa normativa un largo consenso ed i tentativi di raggiungere un compromesso e naturalmente di coinvolgere la Commissione sono stati senza successo, alla fine è prevalsa l'opinione di rendere il capitolo sulla giurisdizione opzionale: e nella alternativa tra opzione di escluderne l'applicazione (c.d. *opting out*) e di includerla (c.d. *opting in*) è prevalsa la seconda, in quanto essa consente agli Stati membri della UE di ratificare la Convenzione senza necessità di ottenere il preventivo consenso della Commissione, salvo una loro (allo stato abbastanza improbabile) decisione di esercitare in seguito l'opzione di estendere l'applicazione della nuova normativa uniforme anche al capitolo sulla giurisdizione.

### *Arbitrato*

La disciplina dell'arbitrato, parallela a quella della giurisdizione, presenta alcuni inconvenienti nel caso di arbitrato condotto secondo le regole e sotto la supervisione di una istituzione arbitrale, la scelta di un luogo diverso da quello in cui tale istituzione ha

---

<sup>2</sup> L'art. 40 § 1 fa riferimento a situazioni nelle quali il vettore non ha mezzi di controllo delle informazioni fornite dal caricatore "*physically practicable or commercially reasonable*".

sede potendo presentare problemi non indifferenti, in quanto il regolamento arbitrale applicabile è in molti casi predisposto con riferimento alla disciplina dell'arbitrato vigente nel luogo in cui l'istituzione ha la sua sede (si consideri ad esempio la *Chambre Arbitrale Maritime* di Parigi e la *Association of Maritime Arbitrators* di Londra). E' stato quindi deciso di estendere il principio accolto per la giurisdizione anche all'arbitrato, per cui, se la facoltà di *opting in* non è espressamente esercitata, la ratifica della Convenzione non include il capitolo sull'arbitrato.

Premesso che uno Stato può avvalersi liberamente della facoltà di esercizio della opzione, non essendo condizionato dalle decisioni della Commissione in merito al capitolo sulla giurisdizione, occorre considerare gli aspetti positivi e negativi della adozione del regime previsto dalle *Rotterdam Rules*. Tra questi ultimi vi è quello sopra menzionato e, inoltre, quello della maggiore difficoltà e del probabile maggiore costo di un procedimento arbitrale ove uno o più degli arbitri nominati risieda in luogo distante dalla sede dell'arbitrato prescelta dalla parte che fa valere una pretesa nei confronti del vettore. Tra gli aspetti positivi vi è forse quello che la facoltà di scelta della sede dell'arbitrato può consentire di svincolarsi dal predominio di Londra e New York come sedi degli arbitrati marittimi.

## 11. Derogabilità della normativa uniforme

Le Regole dell'Aja-Visby stabiliscono in linea generale nel § 8 dell'art. 3 la nullità di ogni patto che esonera o limita la responsabilità del vettore e di ogni patto di cessione del beneficio della assicurazione. Quindi prevedono nell'art. 6 una eccezione a tale regola e la liceità di clausole di esonero, purché non contrarie all'ordine pubblico, e purché non venga emessa una polizza di carico e il trasporto abbia per oggetto carichi tali da giustificare una convenzione particolare.

Le Regole di Rotterdam mantengono, sia pure con una formulazione lievemente diversa, questa eccezione alla regola generale del carattere cogente della disciplina della responsabilità non solo per il vettore ma anche per il caricatore, estendendola al trasporto di animali vivi escluso invece dall'ambito di applicazione delle Regole dell'Aja-Visby. Esse prevedono anche, sia pure subordinatamente alla osservanza di determinate condizioni, la libertà contrattuale con riguardo ai contratti di volume<sup>3</sup>, che sono utilizzati, in particolare nel traffico da e per gli Stati Uniti, per il trasporto di containers. La caratteristica di tali contratti, che costituiscono in un certo senso una evoluzione dei c.d. *tonnage agreements*, è quella di avere per oggetto determinati quantitativi di containers o altri carichi in una serie di trasporti successivi. Tuttavia la libertà contrattuale, che da un lato è esclusa con riguardo alle obbligazioni dei contraenti che hanno riflessi sulla sicurezza (navigabilità della nave, informazioni del caricatore sulle merci e sulla eventuale loro natura pericolosa) e dall'altro è condizionata alla conoscibilità degli esoneri da parte del caricatore<sup>4</sup>, opera soltanto nei rapporti tra vettore

<sup>3</sup> La definizione di contratto di volume nell'art. 1 n. 2 delle Regole di Rotterdam, è la seguente: "*Volume contract*" means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.

<sup>4</sup> L'art. 80 così dispone nel suo § 2:

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

e caricatore e le clausole di deroga alla normativa uniforme non sono opponibili ai terzi, giratari del documento di trasporto negoziabile o cessionari del contratto di trasporto, se non sono state a loro rese note e da loro approvate per iscritto.

- 
- (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.*