

ELEMENTI DI NOVITA' E DI CONTINUITA' DELLA REGOLAMENTAZIONE DELLA RESPONSABILITA' DEL VETTORE MARITTIMO DI COSE NELL'ATTIVITA' DEL GRUPPO DI LAVORO DELL'UNCITRAL

STEFANO ZUNARELLI*

Prendendo le mosse dalla considerazione dell'ambito soggettivo di applicazione della disciplina speciale, merita di essere sottolineato come nel progetto di regolamentazione uniforme della responsabilità relativa ai contratti di trasporto multimodale che prevedano una tratta marittima in corso di elaborazione da parte dell'UNCITRAL (*Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]* – Doc. UNCITRAL A/CN.9/WG.III/WP.56, datato 8 settembre 2005) si riscontri una evidente tendenza a allargare lo stesso a soggetti che comunque operano nell'ambito delle attività disciplinate dal diritto speciale, o in stretta connessione con dette attività, pur non essendo qualificabili come vettori o comunque operatori marittimi secondo la classificazione tradizionale (vale a dire come soggetti che operano necessariamente mediante o da navi).

Dopo che con la Convenzione di Amburgo del 1978 è già stata introdotta la figura dell'*actual carrier*, nel contesto del progetto di nuova normativa uniforme, alla luce della definizione di *carriage* contenuta nell'articolo 1 lett. a)¹ e della previsione di cui all'articolo 22² il regime di diritto speciale trova applicazione non solo nei confronti del soggetto che concluda un contratto di trasporto multimodale che comprenda una parte marittima ma di tutti i soggetti che intervengano nell'adempimento anche solo di una delle obbligazioni che sono poste a carico del vettore sulla base del contratto in relazione alla fase marittima del trasporto.

Si tratta di una scelta che si colloca all'interno di una tendenza assai risalente nel tempo. E' noto, infatti, come nella prassi contrattuale in materia si sia da tempo generalizzato l'uso della c.d. *Himalaya Clause*, il cui fine è precisamente quello di fare sì che anche i contraenti indipendenti del vettore marittimo possano utilizzare, di fronte ad un'azione di responsabilità da parte degli interessati alle merci, le stesse difese ed eccezioni riconosciute dalla disciplina di diritto uniforme al vettore marittimo (inclusa quella relativa alla limitazione della responsabilità), il beneficio delle quali il Protocollo di Bruxelles del 1968 aveva già esteso ai dipendenti e preposti (*agents, preposés*) del vettore marittimo.

* Ordinario di Diritto della Navigazione nell'Università di Bologna, Avvocato in Bologna.

¹ “*Contract of carriage means a contract in which a carrier ... undertakes to carry goods from one place to another. The contract must provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage*”.

² “*A maritime performing party is subject to the responsibilities and liabilities imposed on the carrier under this Convention, and entitled to the carrier's rights and immunities provided by this Convention if the occurrence that caused the loss, damage or delay took place (a) during the period in which it has custody of the goods; or (b) at any other time to the extent that it is participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage*”

Con il progetto di nuova convenzione il beneficio in questione viene esteso a tutti i soggetti che assumono la veste di *maritime performing parties*, vale a dire, ai sensi delle definizioni di cui all'articolo 1 lett. e) ed f)³.

In questo modo, non solo la normativa di diritto speciale marittimo viene ad estendersi anche ad operatori squisitamente terrestri, ma la stessa, collocandosi nella prospettiva già tracciata dalla prassi contrattuale attraverso la menzionata *Himalaya Clause*, trova applicazione altresì nei confronti di soggetti che operano in virtù di rapporti contrattuali sicuramente diversi dal contratto di trasporto marittimo, i quali vengono, per così dire, a collocarsi sotto l'ombrello fornito dalla disciplina di diritto speciale del contratto di trasporto marittimo. Nella posizione indicata verrebbe a trovarsi, ad esempio, colui che fornisca una prestazione non solo di rimorchio, ma anche di deposito per l'espletamento delle operazioni portuali o doganali. Laddove questo progetto dovesse essere adottato nei termini in cui è, allo stato, proposto dal Working Group dell'UNCITRAL, i soggetti menzionati potrebbero da un lato essere assoggettati al regime di responsabilità inderogabile dettato dalla disciplina uniforme speciale, dall'altro (e questo è l'aspetto che probabilmente ha spinto i redattori ad adottare l'impostazione in esame) ad avvantaggiarsi dei benefici a favore degli operatori marittimi tradizionalmente previsti dalla disciplina speciale, primo fra tutti quello della limitazione della responsabilità. Di tale beneficio potrebbe essere ammesso ad avvalersi, in via definitiva e per espressa disposizione legislativa (e non solo in virtù di previsione contrattuale) oltre al vettore marittimo anche ogni soggetto che venga a rientrare nella definizione di *maritime performing party*, contenuta nel progetto.

Per quanto concerne il regime di responsabilità vero e proprio, ci si limita a segnalare come dopo una fase in cui si è riscontrata sicuramente la tendenza ad utilizzare (o meglio a tornare ad utilizzare) per la definizione delle regole di responsabilità operanti nell'ambito del diritto speciale le categorie generali del diritto privato, o comunque principi mutuati da altri settori dell'ordinamento giuridico, oggi si assiste forse ad un'inversione di tendenza. Dopo che, con la Convenzione di Amburgo del 1978, si era adottato un regime di responsabilità sostanzialmente in linea con quello all'epoca in vigore a livello di diritto internazionale uniforme nel settore del trasporto aereo, sembra oggi riscontrabile, in effetti, un recupero, e se è possibile un'accentuazione, del carattere specifico 'marittimo', o se si preferisce del carattere più squisitamente tecnico, delle regole di responsabilità applicabili nel settore della navigazione marittima in senso lato.

Gli studiosi del diritto marittimo sanno bene che nella Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico, frutto di un sofferto compromesso tra l'esperienza degli ordinamenti di *civil law* e quella degli ordinamenti di *common law* (oltre che tra i governi più sensibili alle istanze degli operatori marittimi e quelli più attenti alle esigenze di tutela degli utenti del trasporto), la norma centrale in materia di responsabilità del vettore marittimo (articolo IV paragrafo 2) prevede la elencazione degli eventi comunemente noti come "pericoli eccettuati" (*excepted perils*). Si tratta, come è noto, di tutta una serie di ipotesi di esonero del vettore dalla responsabilità per la

³ "A person that physically performs or undertakes to perform any of the carrier's responsibilities under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, discharge or delivery of the goods, ... at the carrier's request or under the carrier's supervision" ... "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"

perdita o l'avaria delle cose trasportate, in larga misura collegate al fatto tecnico della navigazione o comunque ad avvenimenti tipicamente connessi all'attività di trasporto marittimo, tra cui la colpa nautica (*faute nautique*).

Con la Convenzione di Amburgo del 1978 sul trasporto di merci per mare si era eliminata questa elencazione di eventi esonerativi, adottandosi per la disciplina della responsabilità del vettore marittimo (articolo 5) una formula di carattere generale, mutuata, come si è detto, dal settore aeronautico, per cui al fine di liberarsi della presunzione di responsabilità posta a suo carico il vettore doveva fornire la prova di aver posto in essere tutte le misure che potevano essere ragionevolmente richieste per evitare l'evento dannoso e le sue conseguenze. Le scelte adottate in sede di redazione della Convenzione di Amburgo, peraltro, hanno incontrato una fortissima opposizione negli ambienti marittimi, al punto che la stessa convenzione, come è noto, è entrata in vigore solo in un numero molto ridotto di stati, per di più in massima parte privi di una significativa tradizione marittima. Hanno, infatti, provveduto alla sua ratifica soltanto alcuni stati del Sud America e qualche stato africano ed asiatico, raggiungendosi appena, in tal modo, il numero di ratifiche necessario per l'entrata in vigore della Convenzione. Tra gli stati europei hanno ratificato la Convenzione di Amburgo soltanto l'Austria, la Repubblica Ceca, la Romania e l'Ungheria.

Nel testo della *Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea]* elaborata dall'UNCITRAL, l'elencazione dei pericoli eccettuati quali ipotesi di esclusione della responsabilità del vettore è stata riproposta (Articolo 17 comma 3), eliminandosi dalla stessa la colpa nautica ma riproponendosi formule legate alla tradizione marittimistica anche se alquanto obsolete, come l'*Act of God*. La ipotesi di normativa di diritto uniforme che si appresta ad essere licenziata dalla competente sede internazionale (nel caso specifico l'UNCITRAL) recupera, quindi, quegli aspetti particolari della disciplina connessi a situazioni ed elementi di carattere squisitamente tecnico inerenti lo specifico fatto della navigazione marittima che erano stati accantonati in sede di approvazione della Convenzione di Amburgo del 1978. Da un tentativo di adozione di una disciplina fortemente innovativa si è così passati ad un approccio fondato sul semplice riordino organico (ad esempio attraverso il tentativo di meglio chiarire l'atteggiarsi dell'onere probatorio a carico delle parti), in vista di una razionalizzazione in sede applicativa e di un adeguamento all'attuale fase dello sviluppo tecnologico dei principi tradizionali.

A ben vedere, gli unici effettivi miglioramenti che, all'interno della disciplina della responsabilità del vettore contenuto nel nuovo *Draft*, si riscontrano sul piano della tutela degli utenti dei servizi di trasporto (e dell'avvicinamento del regime al quello vigente in relazione alle altre modalità di trasporto) risultano, in effetti essere, oltre al già ricordato venire meno dell'esonero per colpa nautica, quella dell'applicazione del regime uniforme anche alla responsabilità per ritardo nell'esecuzione del trasporto e quello dell'estensione sul piano temporale dell'obbligo del vettore di esercitare la *due diligence* al fine di porre la nave in condizioni di navigabilità a tutta la durata del viaggio (articolo 16 comma 1).

Anche sul piano dell'approccio "multimodale" della nuova disciplina, se è vero che, in linea di principio l'applicazione del regime uniforme è esteso all'intera operazione "door to door", non può non segnalarsi che, nel caso in cui la tratta nel corso della quale il danno si è verificato possa essere localizzata, si applica la normativa

unimodale inderogabile eventualmente al riguardo vigente (art. 27) e come sembri essere riconosciuta la validità, anche ai fini della delimitazione dell'ambito in relazione al quale il vettore assume gli obblighi e le responsabilità indicate dalla regolamentazione uniforme, delle clausole note nella prassi internazionale come clausole f.i.o. (*free in and out*) e similari (art. 14).

La tendenza evolutiva che si è indicata palesa come si versi ancora in una situazione di sostanziale carenza sul piano della tutela degli utenti dei servizi di trasporto marittimo internazionale di cose ed evidenzia quanto sia problematico porre in essere in questo settore un intervento efficace ed organico in tale senso nelle sedi internazionali, al contrario di quanto avvenuto nel settore del trasporto marittimo di persone.