

## TRASPORTI INTERNAZIONALI: ASPETTI LEGALI IN TEMA DI PERDITE, DANNI E CRITERI DI CALCOLO

**I**l problema del risarcimento danni da trasporto internazionale di cose deve essere analizzato alla luce di quanto stabilito dalle convenzioni internazionali di trasporto che hanno standardizzato le diverse previsioni degli ordinamenti interni. Il contratto di trasporto riguarda la custodia, conservazione e trasferimento di cose a terzi e attore predominante è in primis il vettore (depositario e appaltatore sono ulteriori soggetti coinvolti nella movimentazione delle merci); lo spedizioniere, che ha un ruolo di intermediario, risponde solo dell'obbligo di concludere in nome proprio e per conto del mandante (mandato senza rappresentanza) un contratto di trasporto non assumendo però il rischio connesso. Ebbene, prima dell'avvento delle convenzioni sopra menzionate, i vettori erano chiamati a rispondere del perimento (perdite e danni) delle merci per il valore integrale sia per la responsabilità contrattuale che extra-contrattuale ex art. 2043 c.c. (*neminem laedere*).

L'obbligo di risarcimento integrale, che non teneva conto delle particolari difficoltà tipiche del trasferimento di merci soprattutto in ambito internazionale, è stato poi attenuato con l'introduzione di limitazioni all'obbligo risarcitorio; limitazioni, queste, che hanno reso più equo il rischio a carico dei vettori in quanto il massimo esborso doveva essere valutato con lo stesso sistema del calcolo del nolo e non avrebbe mai potuto superare il vantaggio economico. Si iniziò così ad utilizzare la stessa unità di calcolo del nolo, vale a dire il peso lordo; pertanto, l'indennità di calcolo del vettore per perimento della merce veniva calcolata sulla base del peso lordo della merce stessa (le parti possono ricorrere anche ad una tariffa *ad valorem* e in questo caso il risarcimento di un eventuale danno è per il valore integrale della merce; in questi casi però il vettore aumenterà il nolo in conformità o è libero di rifiutare l'incarico). A ciò si aggiunga che il risarcimento è calcolato su un valore ridotto (fissato dalle convenzioni di appartenenza di ogni modalità di trasporto) rispetto alla tariffa di trasporto convenuta. Immediata conseguenza è quella di vedere attenuato, pur sempre nel rispetto del principio del *neminem laedere*, il concetto di responsabilità c.d. *ex recepto* - in quanto sorge con la consegna (*receptio*) del bene - comunque

attribuita ai vettori; tuttavia, il grado di diligenza/professionalità richiesto a tali soggetti è più elevato rispetto a quello medio richiesto a un qualunque debitore in ragione della valutazione oggettiva del danno derivante da perdita o da avaria del *receptum* che deve essere calcolato "secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna..." (art. 1696 c.c.). E' in seguito alla considerazione di un prevedibile ed elevato rischio economico che ordinamento interno e convenzioni internazionali hanno recepito il diritto dei vettori di avvalersi del beneficio della riduzione del debito risarcitorio. Ma, lo precisiamo, si tratta esclusivamente di limite risarcitorio, relativo cioè al *quantum debeatur* (diversamente fissato nelle varie convenzioni), e non di limitazione di responsabilità vettoriale, intesa come *an debeatur*. In altre parole, l'art. 1696 rappresenta una deroga al regime di diritto comune previsto dagli artt. 1218 ss. (in particolare l'art. 1223 c.c.) ma solo per quel che riguarda la responsabilità *ex recepto* in quanto adotta un criterio oggettivo, più favorevole al vettore, nel calcolo del danno. Per quel che riguarda l'obbligo risarcitorio del vettore, egli è tenuto a rispondere del perimento delle merci in sua custodia ai sensi e con le limitazioni previste dagli artt. 1693 c.c. e 422 C.d.N.; tali previsioni vanno però a tutelare il solo danno emergente, vale a dire il danno materiale diretto. Ma il vero pregiudizio spesso è costituito dalle conseguenze dannose derivanti dal danno subito, vale a dire il lucro cessante inteso come perdita di mercato. A ciò si aggiunga che i curatori delle Institute Cargo Clauses hanno chiarito che in nessun caso la polizza copre i danni consequenziali al ritardo.

Come si è visto, nel nostro ordinamento, la responsabilità *ex recepto* pone in capo al vettore un immediato obbligo di ristoro dei danni materiali. Ma il mancato adempimento contrattuale determina una diversa responsabilità, *ex contractu*, che consente all'avente diritto di agire in forza dell'art. 1218 c.c. in base al quale "il debitore che non esegue esattamente la prestazione dovuta è tenuto al risarcimento del danno, se non prova che l'inadempimento o il ritardo è stato determinato da impossibilità della prestazione derivante da causa a lui non imputabile". Illuminante, poi, è l'art. 1223 c.c. il quale, in merito al risarcimento del



danno, statuisce che “il risarcimento del danno per l'inadempimento o per il ritardo deve comprendere così la perdita subita dal creditore come il mancato guadagno, in quanto ne siano conseguenza immediata e diretta”. Il mancato guadagno a cui si riferisce la norma è il c.d. lucro cessante di cui si parlava sopra e, pertanto, sarà possibile ottenere un ristoro al danno consequenziale ricorrendo al giudice con una azione *ex contractu*.

Di seguito un elenco delle principali convenzioni e regole che disciplinano le diverse modalità di trasporto e che stabiliscono i limiti di risarcimento.

**Trasporto marittimo.** Gode del principio della duplice esposizione: nel codice civile e in quello della navigazione ed è disciplinato da varie convenzioni:

- Convenzione di Bruxelles
- Regole di Amburgo (non è convenzione e mantiene l'identità di regole; per il principio di autonomia contrattuale le parti possono farvi riferimento, art. 1322 c.c.)
- Regole di Rotterdam (2009)
- COGSA (USA 1936) – “Carriage of Goods by Sea Act” (non è una convenzione internazionale di trasporto ma una norma di diritto interno degli USA)
- Convenzione LLMC (Convenzione di Londra 1976)

**Trasporto stradale.** Convenzione di Ginevra del 1956, più nota come CMR (Convention Marchandises Routières).  
**Trasporto ferroviario.** Convention International Merchandises (CIM) e Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires (COTIF) della cui attuale versione la CIM ne è un'appendice (Appendice B).  
**Trasporto aereo.** Il trasporto aereo è la modalità che conta il maggior numero di convenzioni e protocolli di emendamento. La convenzione storica del trasporto internazionale aereo risale al 1929 e ha avuto numerosi protocolli di modifica.

**Trasporto intermodale.** Ancora privo di una propria disciplina. Regole UNCTAD/ICC emanate dall'ONU e dalla CCI. L'operatore del trasporto multimediale (MTO e NVOCC) è di solito uno spedizioniere che assume il ruolo di vettore contrattuale.

Lo Studio Tupponi, De Marinis, Russo & Partners, attraverso i professionisti dell'area dogane e trasporti è in grado di assistere le imprese sulle problematiche legali in tema di trasporti internazionali.

Avv. Dagoberto Pierluca Esposito  
esposito@tupponi-demarinis.it