

## CENNI SULLA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE SECONDO LE REGOLE DI ROTTERDAM SUL TRASPORTO MARITTIMO DI COSE

Christina Zournatzi \*

SOMMARIO: 1. La responsabilità del vettore – 2. L'onere probatorio – 3. I pericoli eccezionali – 4. La c.d. innavigabilità della nave. – 5. L'art. 4 sugli esoneri e le limitazioni di responsabilità.

1. – Sull'impronta della tradizione anglosassone che riconosce agli interessati al carico un'azione per responsabilità extracontrattuale *in rem* nei confronti della nave su cui la merce perduta o danneggiata è stata trasportata e recependo la regolamentazione della Convenzione di Guadalajara del 1961, nel settore aeronautico, le Regole di Rotterdam prevedono la responsabilità solidale del vettore contrattuale e del vettore di fatto (*maritime performing party*) per i danni occorsi durante la parte dell'operazione di trasporto eseguita da quest'ultimo <sup>1</sup>.

La formulazione dell'art. 1(5) delle Regole di Rotterdam individua il vettore come colui che si pone come controparte contrattuale del caricatore nel trasporto di merci [“...*that enters into a contract of carriage with a shipper*”]. Il vettore non è la persona che, di fatto, trasporta le merci da un luogo all'altro ma la persona che assume l'obbligo di effettuare il trasporto. Nell'adottare questa accezione la nuova Convenzione segue l'approccio eseguito nella Convenzione di Bruxelles del 1924 <sup>2</sup> e nelle Regole di Amburgo che entrambe definiscono il vettore come colui che si obbliga contrattualmente di effettuare il trasporto <sup>3</sup>.

\* Avvocato, PhD in Diritto dei Trasporti Europeo – Università di Bologna.

<sup>1</sup> In tema, S. ZUNARELLI, *La nozione del vettore*, 151 s.; G. ROMANELLI, *Principi comuni del diritto uniforme dei trasporti*, in *Studi in memoria di GINO GORLA*, II, Milano, 1994, 1315, 1327.

<sup>2</sup> *Brussels Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading*, Aug. 25, 1924, 120 L.N.T.S. 155 (“Hague Rules”).

<sup>3</sup> V. Hague Rules art. 1(a); Hague-Visby Rules art. 1(a); Hamburg Rules art. 1(1).

Nonostante la similitudine nell'approccio teorico, l'orientamento pratico delle Regole di Rotterdam è cambiato rispetto a quello delle precedenti Convenzioni. Durante le negoziazioni del testo delle Regole de l'Aja agli inizi degli anni 1920<sup>4</sup>, i redattori hanno convenuto che la definizione del "vettore" si riferisce allo shipowner oppure all'operatore che effettua una porzione<sup>5</sup> di trasporto *port-to-port*<sup>6</sup>. Il tenore di questo ragionamento nonché delle disposizioni della Convenzione di Bruxelles è stato accolto anche nella stesura delle Regole de l'Aja – Visby quaranta'anni dopo<sup>7</sup>. Le Regole di Amburgo, invece, hanno trovato il termine di "actual carrier"<sup>8</sup>, cioè colui che di fatto effettua il trasporto di merci, ma ciò nonostante, hanno anche esse individuato il vettore nella

<sup>4</sup> V. MICHAEL F. STURLEY, 'Scope of Coverage Under the UNCITRAL Draft Instrument'. *The Journal of International Maritime Law* 10 (2004): 140-141.; ID., 'Solving the Scope-of-Application Puzzle: Contracts, Trades, and Documents in the UNCITRAL Transport Law Project'. *The Journal of International Maritime Law* 11 (2005): 25-28.

<sup>5</sup> Anche se le Regole de l'Aja si applicano solamente in una *tackle-to-tackle* tratta di questo movimento [V. Hague Rules art. 1(e)]. Secondo la regola del *tackle-to-tackle* il vettore (in assenza di patto o uso contrario) prende in consegna le merci nel luogo in cui le stesse possono essere agganciate al paranco della nave e le riconsegna nel luogo in cui le stesse possono essere sganciate dallo stesso paranco nel porto di sbarco. In proposito, Cass., sez. I, 21 maggio 1973, n. 1462, in *Dir. mar.*, 1974, 331; Cass., sez. I, 18 dicembre 1978, in *Dir. mar.*, 1979, 66; App. Genova, 5 marzo 1984, in *Dir. mar.*, 1985, 351; Trib. Genova 21 luglio 2000, in *Dir. mar.*, 2002, 986; Trib. Genova 4 dicembre 2002, in *Dir. mar.*, 2004, 1473.

<sup>6</sup> La Convenzione di Bruxelles del 1924 (ed in buona misura anche i successivi Protocolli modificativi del 23 febbraio 1968 e del 21 dicembre 1979 - c.d. Regole de l'Aja-Visby -, resi esecutivi in Italia, rispettivamente, con l. 12 giugno 1984, n. 243 e l. 12 giugno 1984, n. 244) hanno costituito per decenni, ed in larga misura costituiscono ancora oggi, la normativa in materia di responsabilità del vettore marittimo di cose di applicazione pressoché universale. Cfr., S. ZUNARELLI – M. M. COMENALE PINTO, *Manuale di diritto della Navigazione e dei Trasporti*, 2009, 294 s.

<sup>7</sup> In proposito, v. MANCA, *Commento alle Convenzioni internazionali marittime*, II, Milano, 1975, 304; BERLINGIERI, *The Travaux Préparatoires of the International Convention for the Unification of Certain Rules and of the Protocols of 23 February 1968 and 21 December 1979, The Hague-Visby Rules*, Antwerp, 1998; TETLEY, *Interpretation and Construction of the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, in *JIML* 10/2004, 30.

<sup>8</sup> V. Hamburg Rules art. 1(2). La scelta del termine secondo M. Sturley è inopportuna perché fornisce lo spunto per suggerire che la persona che viene indicata come vettore non sia, tuttavia, il vettore di fatto. Nel testo delle Regole di Rotterdam l'errore viene corretto con la qualificazione delle persone che, di fatto, eseguono il trasporto come "performing parties" [Artt. 1(6), (7) & (8)].

persona che si pone come controparte contrattuale prevedendo un tradizionale trasporto *port-to-port*.

Attualmente, i contratti di trasporto di merci (perlomeno nei trasporti di linea)<sup>9</sup> coprono principalmente l'intero movimento *door-to-door*, ossia non solo dal luogo di ricevimento e di consegna delle merci, ma anche quello del loro imbarco e del loro sbarco in quanto ai fini dell'applicazione della nuova normativa uniforme il trasporto deve comprendere una tratta marittima.

Il vettore che intraprende l'obbligo di effettuare il trasporto *door-to-door* può, talvolta, non avere l'intenzione oppure i requisiti necessari per eseguire una tratta del viaggio e così può decidere di avvalersi di un vettore intermedio ("*non-vessel operating carrier*"). Le Regole di Rotterdam, per la prima volta, fanno una netta distinzione tra il "vettore" che si obbliga contrattualmente di effettuare il trasporto e le "*performing parties*" che eseguono o intraprendono l'obbligo di eseguire le prestazioni principali del vettore sorte dal contratto di trasporto.

L'art. 1(6) individua la "*performing party*" e le disposizioni degli artt. 1(7) e 1(8) distinguono ulteriormente tra *maritime performing party* (che opera nella tratta marittima oppure nell'ambito dell'area portuale) e la *non-maritime performing party*. Precisamente, sono soggetti i quali, pur espletando la loro attività in relazione alla fase marittima del trasporto, sono assolutamente distinti dal vettore marittimo<sup>10</sup> e possono trovarsi ad agire non solo in un contesto assolutamente diverso da quello marittimo, ma anche sulla base di un contratto diverso da quello di trasporto.

Si tratta di persone che assumono il ruolo di "*maritime performing parties*", così come definite, sul piano generale, dall'art. 1 (6) ed individuate, con specifico riferimento alla fase marittima del trasporto, dall'art. 19 del Regole dei Rotterdam<sup>11</sup>. Non si parla più, infatti, di "*performing*

---

<sup>9</sup> F. BERLINGIERI, *Travaux préparatoires of the Hague Rules and Hague-Visby Rules*, Anversa 1997, 92 s.

<sup>10</sup> Tale beneficio era stato esteso dal Protocollo di Bruxelles del 23 febbraio 1968 ai dipendenti e preposti del vettore marittimo (agents, préposés).

<sup>11</sup> L'art. 1, n. 6 del Progetto UNCITRAL dispone 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, discharge or delivery of the goods, to the extent that such person

*carrier*” ma di “*performing party*”, intesa come persona diversa dal vettore che svolge fisicamente qualsiasi attività assunta dal vettore in base al contratto di trasporto finalizzata all’handling, alla custodia o deposito delle merci, al trasporto, nei limiti delle istruzioni del vettore e sotto il suo controllo. Rientrano in tale categoria non tutte le attività complementari, ma solo quelle che hanno una relazione fisica con le merci. Inoltre, la disciplina risulta estesa espressamente sia per quanto concerne il regime sostanziale di responsabilità, sia con riferimento ai benefici della limitazione e della decadenza, a tutti coloro che adempiono una delle obbligazioni assunte dal vettore con la stipulazione del contratto di trasporto marittimo.

2. – La disposizione dell’art. 17 disciplina la responsabilità del vettore, prevedendo da un lato la possibilità per il vettore di esonerarsi da responsabilità con la dimostrazione che la causa della perdita, del danno o del ritardo non era imputabile a colpa sua o dei suoi preposti oppure dimostrando che uno dei pericoli eccettuati era stato la causa di tale perdita, danno o ritardo. Tuttavia, se il danneggiato fornisce la prova che il pericolo eccettuato invocato dal vettore si è verificato per colpa sua o che un evento diverso ha contribuito a causare la perdita, il danno o il ritardo, il vettore sarà comunque responsabile in tutto o in parte.

I capitoli 5 e 6 delle Regole di Rotterdam definiscono, da un lato, gli obblighi del vettore e, dall’altro, le sue responsabilità. Agli obblighi delle Regole dell’Aia-Visby<sup>12</sup> è stato poi aggiunto quello di trasportare la mer-

---

acts, either directly or indirectly, at the carrier’s request or under the carrier’s supervision or control. It includes employees, agents and subcontractors of a performing party to the extent that they likewise perform or undertake to perform any of the carrier’s obligations”. Per quanto riguarda l’art. 19, esso contempla la “Liability of maritime performing parties”, stabilendo al n. 1 (lett. a), che esse sono “subject to the obligations and liabilities imposed on the carrier under this Convention and is entitled to the carrier’s rights and immunities provided by this Convention if the occurrence that caused the loss, damage or delay took place 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 from a ship, when it has custody of the goods or 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”, e (lett. b) “liable for the breach of its obligations pursuant to this Convention caused by the acts and omissions of any person to which it has entrusted the performance of any of the carrier’s obligations under the contract of carriage”.

<sup>12</sup> Cfr., F. BONELLI, *Il limite del debito del vettore marittimo*, in *Dir. mar.*, 1996, 541,

ce a destinazione e di riconsegnarla al destinatario (art. 13). È ricomparso anche l'obbligo di mettere la nave in stato di navigabilità, estendendone però la portata a tutta la durata del viaggio (art. 16.1).

Un altro aspetto che è stato oggetto di trattazione durante i lavori del testo della Convenzione, è il mantenimento e la natura dei pericoli eccettuati. Le differenze più rilevanti rispetto alle Regole dell'Aja non riguardano la ripartizione degli oneri probatori, bensì il trattamento della colpa nautica e dell'incendio, che è conforme a quello delle Regole di Amburgo.

È stato, infatti, al centro di un lungo dibattito la necessità di mantenere o no nel testo della nuova Convenzione, l'elenco di pericoli eccettuati previsti nell'art. 4(2) delle Regole de l'Aja e de l'Aja-Visby oppure di considerare tale elenco semplicemente come una figura illustrativa del principio generale<sup>13</sup> secondo cui il vettore non è responsabile in assenza di una causa imputabile a colpa sua o dei suoi preposti.

Il dibattito ha avuto luogo tra i sostenitori della *common law tradition* e quelli della *civil law*. Nella tradizione di *common law* è consueto che il legislatore stabilisca un elenco di casi concreti sovrastati da una regola generale. In tal senso la conservazione di un elenco tassativo di pericoli eccettuati non sarebbe stato insolito nella realtà di *common law*. Diversamente, invece, sarebbe stato percepito tale elenco nella tradizione della *civil law*, ove, generalmente il legislatore sancisce un principio generale e rinvia alle Corti la sua applicazione lasciando ad esse l'esame specifico di ogni singolo caso. Di conseguenza, un elenco simile di pericoli eccettuati sembra essere fuori luogo nella tradizione di *civil law*. Alla fine, i redattori del testo della Convenzione hanno ritenuto opportuno di mantenere l'elenco tradizionale degli eventi esonerativi considerato che esso abbia avuto un ruolo importante e produttivo nei paesi di *common law*<sup>14</sup>.

543. Sul processo di formazione della prima disciplina uniforme del trasporto marittimo di merci, v. anche MICHAEL F. STURLEY,, *The history of the Hague Rules and the United States Carriage of goods by sea Act*, in *Dir. Mar.*, 1991, 3. Per un raffronto fra Convenzione di Bruxelles del 1924 e Convenzione di Amburgo del 1978, v. P. BONASSIES, *La responsabilité du transporteur maritime dans les Règles de La Haye et dans les Règles de Hambourg*, in *Dir. mar.*, 1989, 949.

<sup>13</sup> V. art 4(2)(q) delle Regole de l'Aja e delle Regole de l'Aja-Visby. Nel testo della nuova Convenzione tale principio è espresso nella formulazione dell'art. 17(2).

<sup>14</sup> V. MICHAEL F. STURLEY, *Transport Law for the twenty-first century: an introduction to the preparation, philosophy, and potential impact of the Rotterdam Rules*, in (Special

La formulazione dell'art. 17(1) stabilisce la regola generale secondo cui il "claimant" deve dimostrare che l'evento (ossia, la perdita, il danno o il ritardo delle merci) si sia verificato durante il periodo in cui il vettore fosse responsabile, per potere ottenere un *fumus boni iuris* di fondatezza della domanda. Tuttavia, può accadere che la perdita o il danno si sia verificato al di fuori del periodo in cui il vettore fosse responsabile ma il fatto o le circostanze che abbiano causato tale perdita o danno, siano avvenute durante tale periodo<sup>15</sup>. Questo sarebbe egualmente sufficiente per il danneggiato (*claimant*) di stabilire un *fumus boni iuris* di fondatezza della domanda.

In secondo luogo, una perdita potrebbe essere determinata da una molteplicità di cause. Tale eventualità trova riscontro nella formulazione dell'art. 17 (1): "... for events or circumstances that cause or contribute to the loss, damage, or delay", e nei successivi paragrafi dello stesso articolo.

Il *fumus boni iuris* segnala l'inizio di un eventuale percorso legale nei confronti del vettore, ma i successivi commi dell'art. 17 daranno, tuttavia, la possibilità al vettore di sottrarsi alla presunzione di responsabilità designata dall'art. 17(1).

La formulazione dell'art 17(2) sancisce due principi familiari che sono in primo luogo, la possibilità per il vettore di esonerarsi da responsabilità dimostrando che la causa della perdita, del danno o del ritardo non era imputabile a colpa sua o dei suoi preposti. Questa disposizione segue in sostanza l'orientamento dell'art. 4(2)(q) delle Regole de l'Aja e de l'Aja – Visby<sup>16</sup>. In secondo luogo, la Convenzione utilizza l'inversione dell'onere probatorio in quanto il vettore deve provare l'assenza di colpa sua e dei

---

Issue) "The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (The Rotterdam Rules), in *International Maritime Law*, vol. 14, issue 6, 2008.

<sup>15</sup> Si pensi, ad esempio, al caso in cui le merci vengano trasportate in un ben conservato e indenne container ma durante il trasporto una fessura compare alla parte superiore del container. Le merci non sono (ancora) danneggiate ma subito dopo acqua piovana penetra dalla fessura e danneggia le merci. Nonostante il fatto che il danno effettivo si sia riscontrato al di fuori del periodo di responsabilità del vettore, l'evento che ha causato il danno è avvenuto durante il trasporto.

<sup>16</sup> V. D. RHIDIAN THOMAS, *The fundamental duties of the carrier under the Rotterdam Rules*, in (Special Issue) "The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (The Rotterdam Rules), in *International Maritime Law*, vol. 14, issue 6, 2008.

suoi preposti per potere esonerarsi da responsabilità diversamente da quello che normalmente è previsto e cioè che il danneggiato provi che la perdita o il danno delle merci sia imputabile a colpa del vettore o dei suoi preposti<sup>17</sup>. Quello che numerosi studiosi e Corti hanno osservato è che inizialmente il *claimant* (danneggiato) stabilisce il *fumus boni iuris* di fondatezza della domanda ai sensi dell'art. 17(1). Se di seguito il vettore non fornisce la prova ai sensi dell'art. 17(2) (oppure ai sensi dell'art. 17(3)), la causa sarà assegnata a favore del danneggiato. Diversamente, la vicenda giudiziaria continuerà con la possibilità per il danneggiato di procedere avvalendosi della disposizione dell'art. 17(4).

Precisamente, l'art. 17(3) come esplicita alternativa all'art. 17(2), segue l'orientamento della *common law tradition* permettendo al vettore di esonerarsi da responsabilità dimostrando che uno dei pericoli eccettuati era stato la causa della perdita, del danno o del ritardo. Dal punto di vista teorico, l'art. 17(3) non aggiunge niente di più alla formulazione dell'art. 17(2). Il vettore sarebbe stato comunque responsabile se il danneggiato avesse fornito la prova che il pericolo eccettuato si fosse verificato per colpa sua o dei suoi preposti. Per esempio il vettore non avrebbe potuto affidarsi all'art. 17(3)(e), che si riferisce all'evento esonerativo dello sciopero, qualora lo sciopero fosse stato causato dallo stesso vettore nel suo tentativo di sciogliere il sindacato. Possiamo dedurre, allora, che l'art. 17(3) protegge il vettore solamente se il vettore stesso 1) può provare la causa della perdita, del danno o del ritardo e 2) se non è responsabile per tale causa. L'art. 17(2), però, prevede già la possibilità per il vettore di esonerarsi da responsabilità dimostrando che la causa della perdita, del danno o del ritardo non era imputabile a colpa sua o dei suoi preposti.

Il beneficio sostanziale della formulazione dell'art. 17(3) sta nell'onere della prova, in quanto ai sensi dell'art. 17(2), il vettore deve provare l'assenza di ogni colpa (sua o dei suoi preposti), provando generalmente la causa della perdita, del danno o del ritardo, mentre l'art. 17(3) richiede che il vettore provi la causa ma nello stesso momento concede al vettore stesso

<sup>17</sup> V. THEODORA NIKAKI, *Exclusion and Limitation of Liability*, in (Special Issue) "The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (The Rotterdam Rules)", in *International Maritime Law*, vol. 14, issue 6, 2008.

una presunzione di non responsabilità per i casi in cui il pericolo eccettuato dell'elenco dell'art. 17(3) non si era verificato per colpa sua o dei suoi preposti. Se, per esempio, la perdita era stata causata da un incendio sulla nave, ai sensi dell'art. 17(2) il vettore deve provare che tale evento non si era verificato per colpa sua (prova che diventa piuttosto ardua nel caso di un incendio per cause ignote), mentre ai sensi dell'art. 17(3)(f) il vettore deve solamente provare che l'incendio sia stato la causa di tale perdita. In quest'ultimo caso, il vettore gode di una presunzione di non responsabilità a meno che il danneggiato provi la colpa del vettore ai sensi dell'art. 17(4) (che diventa comunque difficile da provare specialmente nei casi di incendi per cause ignote).

3. – L'elenco dei pericoli eccettuati dell'art. 4(2) delle Regole de l'Aja – Visby<sup>18</sup> viene in larga misura, riprodotta nel testo della nuova Convenzione, e precisamente nell'art. 17(3), ma con due sostanziali differenze. In primo luogo, la nuova Convenzione abolisce la colpa nautica e la colpa nell'*administration du navire (management of the ship)* che è prevista nell'art. 4(2)(a) delle Regole dell'Aja – Visby. In secondo luogo, viene radicalmente modificata la configurazione della situazione o circostanza dell'incendio non provocato da fatto o colpa del vettore e come tale suscettibile di condurre ad un suo esonero dalla responsabilità per la perdita o l'avaria della merce trasportata. Di preciso, ai sensi dell'art. 4(2)(b) delle Regole de l'Aja - Visby il vettore potrebbe esonerarsi da responsabilità fornendo la prova che l'incendio sia stato la causa dell'avaria o della perdita della merce (anche se l'incendio fosse stato causato per colpa dei suoi preposti). Ai sensi dell'art. 17(3)(f) della nuova Convenzione, invece, l'incendio viene configurato come ogni altro evento o circostanza e, di conseguenza, il vettore non gode dell'esonero da responsabilità qualora la causa dell'incendio fosse stata per colpa dei suoi preposti.

Se il vettore invoca uno degli eventi o circostanze elencate nell'art.

---

<sup>18</sup> V. anche MICHAEL F. STURLEY, *The history of the Hague Rules and the United States Carriage of goods by sea Act*, cit., 1991.; TULLIO, *Responsabilità del vettore nel trasporto marittimo di cose*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, (coordinato da Antonini), II, Milano 2008, 157.; RIGHETTI G., *La responsabilità del vettore marittimo nel sistema dei pericoli eccettuati*, Padova, 1960, 79 s.; CARBONE S. M., *Eventi esonerativi della responsabilità del vettore marittimo*, in *Dir. Mar.*, 1987, 755 s.



17(3) ai fini di esonerarsi da responsabilità, il danneggiato può difendersi dimostrando che tale evento o circostanza sia stato determinato da colpa del vettore. Nel caso specifico dell'incendio di cui sopra, il vettore avvalendosi dell'art.17(3)(f) deve provare che il danno o l'avaria delle merci si sia verificato per causa dell'incendio. Il vettore, tuttavia, non deve provare la causa dell'incendio in quanto, per ottenere l'esonero da responsabilità per tutte le circostanze dell'elenco dell'art. 17(3), è sufficiente provare solamente il riscontro dell'evento. L'art. 17(4), invece, consente al danneggiato (*claimant*) di sormontare tale presunzione e di provare la colpa del vettore o dei suoi preposti nel verificarsi dell'evento<sup>19</sup>.

La formulazione dell'art. 17(4) è molto più complessa perché attribuisce responsabilità anche quando la perdita o l'avaria delle merci trasportate sia dovuta a una molteplicità di cause. Si pensi al caso in cui le merci trasportate siano state danneggiate, in parte per difetto dell'imballaggio del caricatore e in parte per colpa dello stesso vettore nel maneggio delle merci. Il vettore, quindi potrebbe esonerarsi da responsabilità dimostrando che "...[i]nsufficiency or defective condition of packing"<sup>20</sup> "caused or contributed to the loss"<sup>21</sup>. Dall'altra parte il danneggiato potrebbe ancora avvalersi dell'art. 17(4)(b) provando "[t]hat an event or circumstance not listed in [article 17(3)] contributed to the loss.", riferendosi, nel caso specifico, al difetto dell'imballaggio.

4. – L'obbligo del vettore di usare la normale diligenza perché la nave sia apprestata in stato di navigabilità<sup>22</sup> viene riscontrato nell'art. 3(1) del-

<sup>19</sup> V. D. RHIDIAN THOMAS, *The fundamental duties of the carrier under the Rotterdam Rules*, in (Special Issue) "The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (The Rotterdam Rules)", in *International Maritime Law*, cit., 2008.

<sup>20</sup> Art. 17(3)(k).

<sup>21</sup> Art. 17(3).

<sup>22</sup> Sulla c.d. "seaworthiness" della nave nell'ambito degli ordinamenti di common law si vedano: RICCARDELLI, *La colpa nautica*, Padova, 1965; BERLINGIERI F., *La Convenzione di Bruxelles 25 agosto 1924 sulla polizza di carico*, Genova, 1973, 71 s.; BOI G. M., *Seaworthiness e due diligence nell'assicurazione corpi e nel trasporto marittimo di cose*, in *Dir. Mar.*, 1974, 307 s. Sulla definizione di navigabilità si vedano: LEFEBVRE D'OVIDIO A.-PESCATORE G.-TULLIO L., *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2008, 253 s.; XERRI A., *Profili di diritto della navigazione*, Napoli, 2003, 208 s.; GRIGOLI M., *La*

la Convenzione di Bruxelles del 1924 (Hague Rules). Le regole di Rotterdam nell'art. 17(5) riprendono l'obbligo del vettore di esercitare la dovuta diligenza (*due diligence*<sup>23</sup>) connessa allo stato di navigabilità che permane per tutta la durata del viaggio<sup>24</sup>. Di preciso, se il vettore non esercita la dovuta diligenza nel fornire un mezzo di trasporto in stato di navigabilità rimane responsabile per la perdita o l'avaria del carico nella misura in cui il fatto stesso sia connesso all'innavigabilità. Il danneggiato deve, innanzitutto, provare che la perdita o l'avaria delle merci sia stata conseguenza diretta dello stato di innavigabilità<sup>25</sup>. Infatti, ai sensi dell'art. 17(5)(a) il danneggiato deve provare che la perdita o l'avaria "was or was probably caused by or contributed to by the unseaworthiness".

Tuttavia, questa prova non è sufficiente per stabilire la condizione dell'innavigabilità<sup>26</sup> e l'esistenza del nesso causale tra tale condizione e la perdita del carico. Il vettore potrà, anche allora, esonerarsi dimostrando

---

*navigazione per acqua*, Bologna, 2005.; SPASIANO E., in *Enciclopedia del diritto*, vol. XXVIII, Milano, 1978, voce "La navigabilità della nave"; RIGHETTI G., in *Trattato di diritto marittimo*, op. cit., 726 s.

<sup>23</sup> V. CADWALLADER, *Due diligence at sea*, in *Dir. mar.*, 1972, 3 s.; SCRUTTON, *On Charterparties and Bills of Lading*, Londra 1984, 81 s. COSTA, *Inquadramento dell'obbligo di diligenza del vettore nella custodia delle merci fino al deposito liberatorio*, in *Dir. mar.*, 1986, 883 s.

<sup>24</sup> TROTTA A., *Brevi annotazioni sull'obbligo del vettore di fornire la nave in stato di navigabilità all'inizio del viaggio*, in *Diritto e Giurisprudenza*, 1974, 776 s.; RIGHETTI G., *Vizio occulto, inizio del viaggio e innavigabilità sopravvenuta della nave*, in *Dir. Mar.*, 1959, 359 s.; RICCARDELLI, *Navigabilità della nave all'inizio del viaggio e dottrina degli stages*, in *Riv. Dir. Nav.*, 1963, 227 s.

<sup>25</sup> Sul punto, RICCARDELLI, *Navigabilità della nave all'inizio del viaggio e dottrina degli stages*, in *Riv. dir. nav.*, cit., 224; TETLEY, *Due diligence and seaworthiness*, in *Dir. mar.*, 1964, 575; BERLINGIERI, *La Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla polizza di carico*, Genova 1973, 71; BALESTRA, *Innavigabilità e pericoli eccettuati nella disciplina della responsabilità del vettore marittimo*, in *Dir. mar.*, 1983, 693; CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milano 1988, 206; GASKELL-ASARIOTSI-BAATZ, *Bills of Lading: Law and Contracts*, London 2000; TREITTEL-RYNOLDS, *Carven on Bills of Lading*, London, 2001. In proposito, Cass. 23 ottobre 1958 n. 3423, in *Riv. dir. nav.* 1959, II, 137, con nota di VOLLI, *Innavigabilità ed inizio del viaggio*; Cass. 2 marzo 1973 n. 572, in *Dir. mar.*, 1974, 306, con nota di BOI, "Seaworthiness" e "due diligence" nell'assicurazione corpi e nel trasporto marittimo di cose; App. Genova, 5 maggio 2000, in *Dir. mar.*, 2001, 1118.

<sup>26</sup> Art. 17(5)(a)(i), (ii), and (iii) e Art. 16(1)(a), (b), and (c) delle Regole di Rotterdam.

che 1) il mezzo di trasporto era in stato di navigabilità, oppure 2) che l'innavigabilità non fosse stata la causa della perdita o dell'avaria, o 3) che abbia adempiuto il suo obbligo connesso allo stato di navigabilità (e di conseguenza non sia responsabile dell'innavigabilità).

5. – La disposizione dell'art. 4 individua i gruppi di persone aventi diritto agli esoneri e le limitazioni di responsabilità previsti dalla Convenzione. Dal momento in cui non tutti gli ordinamenti Statali dispongono delle norme in materia, è nata la necessità di creare un quadro di disposizioni che disciplinano le questioni attinenti a tali tematiche e non lasciano spazio ad incertezze a livello di regolamentazione nazionale.

Il primo paragrafo dell'art. 4 regola la questione dalla prospettiva del vettore per quanto concerne la natura della controversia e l'individuazione dei gruppi di persone che beneficiano degli esoneri e delle limitazioni di responsabilità, mentre il secondo prende in esame l'angolazione del caricatore. Partendo l'analisi dal vettore è importante mettere in evidenza che nella maggior parte dei casi il rapporto che dà origine ad una controversia trova la sua fonte in un rapporto contrattuale. L'ipotesi più ripetuta ed usuale è quella del caricatore che agisce nei confronti del vettore (come esso viene definito nell'art. 1(5)) nel caso di perdita o danneggiamento delle merci<sup>27</sup>. Ma ci sono anche ipotesi in cui la natura stessa della controversia si mette in dubbio. In altri casi ancora il ricevitore potrebbe assumere la figura del *claimant* con delle ulteriori complicazioni in quanto alcuni ordinamenti giuridici collegano una simile situazione non in un rapporto contrattuale ma extracontrattuale.

La problematica diventa ancora più evidente se affrontiamo l'ipotesi in cui la persona che esegue il trasporto sia una persona diversa dal vetto-

<sup>27</sup> Cfr. BERLINGIERI-ZUNARELLI, *Il Draft Instrument on Transport Law del CMI (prima parte)*, in *Dir. mar.*, 2002, 2; (*parte seconda*), in *Dir. mar.*, 2002, 768; Tavola Rotonda, *Verso una nuova disciplina internazionale del trasporto multimodale? La nuova proposta UNCITRAL-CMI*, con interventi di BERLINGIERI, ILLESCAS ORTIZ, VAN DER ZIEL, ZUNARELLI, in *Dir. mar.*, 2004, 874 s.; BERLINGIERI, *Il Progetto UNCITRAL di Convenzione sul trasporto di merci door to door – I lavori delle due ultime sessioni del Working Group on Transport Law*, in *Dir. mar.*, 2006, 959. È stata confermata, ad esempio, l'esclusione dei *charter-parties* dall'ambito di applicazione della nuova normativa uniforme; in proposito, v. BERLINGIERI, *Ambito di applicazione del progetto UNCITRAL sul trasporto door-to-door e libertà contrattuale*, in *Dir. mar.*, 2005, 768.

re contrattuale. Tale persona può essere individuata nella *maritime performing party* (definita dall'art. 1(7)) sotto la cui responsabilità è avvenuta la perdita o il danneggiamento delle merci oppure un soggetto alle dipendenze del vettore o della *maritime performing party* che ha causato tale perdita o danneggiamento.

Nel rapporto contrattuale tra il caricatore e il vettore ci si domanda se il *claimant* può evitare l'applicazione della Convenzione sostenendo la responsabilità extracontrattuale. Tale responsabilità significherebbe per il vettore (convenuto) di non potere beneficiare degli esoneri e delle limitazioni di responsabilità della Convenzione. Per evitare, tuttavia, simili situazioni di confusione la disposizione dell'art. 4 precisa che la controversia, qualsiasi sia la sua fonte, sarà regolata prendendo in considerazione gli esoneri e le limitazioni di responsabilità previste dalla Convenzione nei casi in cui essa trova applicazione<sup>28</sup>.

Si deduce, quindi, che il vettore è tra gli aventi diritto a giovare dei benefici dell'art. 4 (1). Nello stesso modo anche la *maritime performing party* (art. 4(1) (a)) in coerenza con quanto statuito nella disposizione dell'art. 19 (1) che equipara la *maritime performing party* al vettore per quanto concerne i diritti e le obbligazioni nonché gli esoneri e le limitazioni di responsabilità previsti dalla Convenzione stessa. Le Regole di Rotterdam, invece, non disciplinano i diritti, gli obblighi e le responsabilità della *performing party* a meno che non si tratti di *maritime performing party* (come definite dagli artt. 1(6) e (7) rispettivamente).

La disposizione dell'art. 4 (1) (b) si riferisce al comandante, all'equipaggio ed alle altre persone che prestano servizio a bordo di una nave, le quali, egualmente, giovano dei benefici dell'art. 4. Abbiamo appena rilevato che la *performing party* non viene compresa tra i soggetti abilitati a giovare di tali benefici a meno che non si tratti di persone che prestano servizio a bordo della nave. Gli stivatori e gli operatori portuali in quanto considerati per definizione *maritime performing parties* vengono compresi tra i soggetti dell'art. 4(1)(a). La restrizione dell'art. 4(1)(b) che si riferisce specificatamente ai soggetti che prestano servizi a bordo della nave, viene percepita meglio se prendiamo atto della stessa natura della Convenzione che deve comprendere una tratta marittima. Ai sensi dell'art. 26 le operazioni multi-

<sup>28</sup> Il campo di applicazione viene trattato nel Chapter 2 delle Regole di Rotterdam.

modali sono coperte dal campo di applicazione della Convenzione qualora esse coinvolgano una tratta marittima ai sensi dell'art. 1(1). È stato, tuttavia, considerato inadeguato di inserire la protezione della clausola di *Himalaya*<sup>29</sup> ai contraenti indipendenti<sup>30</sup>, per le operazioni che non siano connesse alla tratta marittima. Di conseguenza, l'art. 4(1) (b) esclude ai soggetti diversi dalla *maritime performing party* la protezione della clausola di *Himalaya* a meno che essi non prestino servizio a bordo della nave<sup>31</sup>. Ad esempio il vettore terrestre non potrebbe giovare delle disposizioni protettive della Convenzione in quanto considerato *non-maritime performing party* mentre il vettore marittimo che esegue il trasporto su richiesta del vettore contrattuale (*maritime performing party*) sarebbe coperto dalla disposizione dell'art. 4 (1)(a).

La protezione della clausola di *Himalaya* nasce per proteggere i contraenti indipendenti. Secondo l'art. 4-bis, n. 2-4, delle Regole dell'Aja – Visby (aggiunto con il protocollo del 1968), l'azione contro i dipendenti o mandatari (*“preposés”*) è assoggettata all'applicazione degli esoneri e li-

---

<sup>29</sup> *Adler v Dickson (The Himalaya)* [1954] 2 *Lloyd's Rep* 267.; *Scruttons Ltd v Midland Silicones Ltd* [1962] AC 446.; 'Scrutton on Charterparties and Bills of Lading', 18th edition by MOCATTA & MUSTILL & BOYD, 1974, 249-250.

<sup>30</sup> La clausola stessa giustifica tale disposizione affermando che il vettore agisce per conto di tali ausiliari, in qualità dei loro *“agent” or “trustee”*, e anche essi pertanto, sotto questo aspetto, devono ritenersi parti del contratto di trasporto. La clausola *Himalaya* è stata qualificata come una stipulazione a favore di terzo dalla Corte Superiore di Quebec, nel caso *Federal Schelde, Trasp.* 15/1978, 136, con nota di TULLIO. È stata invece ritenuta nulla, negando la sua estensibilità a terzi non contraenti, dall'Alta Corte del Kenia, *Trasp.* 15/1978, 133, e dall'Alta Corte di Australia nel caso *New York Star, Trasp.* 22/1980, 158, con nota di TULLIO.

<sup>31</sup> ZUNARELLI, *Elementi di novità e di continuità della regolamentazione della responsabilità del vettore marittimo di cose nell'attività del Gruppo di lavoro dell'UNCITRAL*, in *Dir. mar.*, 2006, 1022 s osserva che, sul piano soggettivo, la tendenza suddetta ha origini piuttosto risalenti, collegandosi all'uso, oramai diffuso e generalizzato della c.d. *“Himalaya Clause”*, “il cui fine è precisamente quello di fare sì che anche i contraenti indipendenti dal 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”. V. in proposito, Trib. Genova, 21 luglio 2000, in *Dir. mar.*, 2002, 986; House of Lords, 13 marzo 2003, in *Dir. trasp.*, 2004, 946, con nota di BELUCCI, *Himalaya clause, armatore e subvettore e regole dell'Aja – Visby*. Sulla suddetta clausola, cfr. RIGHETTI G., *Trattato di diritto marittimo*, op. cit., p. 735; LEFEBVRE-PESCATORE-TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, cit., 533.

mitazioni previsti dalle Regole, a meno che essi non abbiano tenuto una condotta dolosa oppure temeraria e consapevole<sup>32</sup>. La posizione di *preposés* viene in tal modo tutelata quando si applicano le Regole dell'Aja – Visby. Questa tutela legale manca però quando le Regole non si applicano e comunque nei confronti dei contraenti indipendenti. A tutelare anche i contraenti indipendenti ha provveduto la prassi contrattuale, mediante l'adozione nelle polizze di carico della clausola *Himalaya* che estende a tutti gli ausiliari del vettore, compresi i contraenti indipendenti, i benefici dei quali può giovare il vettore.

Una migliore individuazione ed interpretazione della nozione di “*services on board the ship*” ai sensi dell'art. 4(1) (b) delle Regole di Rotterdam verrà lasciata alle Corti Statali competenti e ai procedimenti arbitrali.

Infine, l'art. 4 (1)(c) racchiude chi si trova alle dipendenze del vettore o della *maritime performing party* [...Employees of the carrier or a maritime performing party] tra i gruppi di soggetti che possono giovare dei benefici degli esoneri e delle limitazioni di responsabilità della Convenzione.

Il secondo paragrafo dell'art. 4 regola la questione dei benefici dalla prospettiva del caricatore e statuisce che oltre al caricatore sono protetti anche i suoi subappaltatori e gli altri suoi dipendenti ugualmente a quanto abbiamo esaminato per il vettore.

Mentre le Regole dell'Aja-Visby disciplinano solo la responsabilità del caricatore e non prevedono specificamente le sue obbligazioni<sup>33</sup>, le Regole di Rotterdam contengono, invece una specifica disciplina delle obbligazioni del caricatore con riguardo alla idonea preparazione delle merci per la caricazione ed il trasporto (art. 27), alla comunicazione di adeguate informazioni per il trasporto delle merci, nonché alla consegna della prescritta documentazione (art. 29).

---

<sup>32</sup> Sulla nozione di *preposés* cfr. DANI, *Persone che possono beneficiare del limite del debito*, in *Dir. Mar.*, 1986, 579.

<sup>33</sup> La previsione è limitata alla correttezza dei dati forniti in relazione alle marche, al numero, alla quantità e peso delle merci (art. 3§5) ed alla omissione di una dichiarazione di pericolosità delle merci caricate (art. 4§6).