

L'assicurazione nel trasporto merci

AVV. MANUELA PROVENZANO

APRILE 2018



BISCONTI MERENDINO
STUDIO LEGALE

Contratto di trasporto di cose

La nozione ad oggi vigente di trasporto è contenuta nel Codice Civile all'art. 1678 e ss, il quale opta per una concezione unitaria del trasporto, sottocategoria della *locatio operis* che si distingue per "l'obbligo di trasferire", definibile come quell'accordo in forza del quale un soggetto (vettore) si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro e, al tempo stesso, a vigilare sulla incolumità di essi stessi.

Tale nozione ricomprende ogni forma di trasporto quale che sia l'oggetto (persona o cosa) trasportato, la via di comunicazione per mezzo della quale il servizio sia prestato (strada, ferrovia, acqua, aria), l'attività posta in essere dal vettore.

Il regime giuridico applicabile ad ogni sottotipo di trasporto pone, pertanto, al centro la figura del vettore e le modalità di trasporto da quest'ultimo praticate.

Il vettore assumendo un'obbligazione di risultato, si impegna a trasportare a destinazione la persona incolume o la cosa intatta.

In quanto contratto consensuale, il contratto di trasporto di persone si perfeziona con la semplice manifestazione del consenso dei contraenti; nel trasporto di cose il contratto si conclude, a prescindere dalla consegna della cosa oggetto del trasporto, con il congiungersi dei consensi espressi da mittente e vettore (consegna che trova, invero, rilevanza ai fini della esecuzione e non anche della conclusione del negozio).

Per quanto concerne le fonti della disciplina, si precisa come il trasporto di cose è regolato dagli artt. 1683-1702 c.c. i quali, tuttavia, assurgono a carattere meramente residuale attesa l'esistenza di regolamentazioni speciali appositamente previste per ogni sottotipo di trasporto.

L'accordo del contratto nel trasporto di cose può manifestarsi anche per fatti concludenti, quali la consegna della merce al vettore, inteso come momento di perfezionamento del contratto medesimo e di delimitazione della responsabilità del vettore.



Il trasporto di cose è definibile quale contratto ad effetti obbligatori a due parti: l'avente diritto alla prestazione di trasferimento delle cose da un luogo ad un altro, controparte del vettore, è denominata mittente (*consignor*) nel trasporto terrestre, aereo e ferroviario, caricatore (*shipper*) nel trasporto marittimo.

Nello specifico, il contratto *de quo* risulta essere caratterizzato dalla sussistenza, a carico del vettore, di un obbligo di custodia, discendente dalla presa in consegna delle merci, accessorio e strumentale rispetto quello di trasferimento e riveste peculiarità tipiche di contratto a favore del terzo (destinatario), nel caso in cui sia stipulato nell'interesse di soggetto diverso dal mittente. Il tal caso il destinatario può far valere i diritti ad esso derivanti ex art. 1689 c.c..

Non apparendo come necessaria la redazione di particolari scritti ai fini probatori, il trasporto è tecnicamente annoverabile tra i contratti non formali. Infatti, non risultano necessari ai fini della costituzione del rapporto o per la prova del medesimo i documenti della lettera di vettura e della ricevuta di carico di cui all'art. 1684 c.c. i quali, a ben vedere, se rilasciati con l'apposizione della clausola "all'ordine" costituiscono titoli di credito comprensivi dei diritti derivanti dal rapporto e, specificamente, titoli rappresentativi di merci.

Due sono le circostanze che conducono a delineare i tratti di una responsabilità dell'obbligato nel trasporto di cose: l'assoluto inadempimento o il semplice ritardo; cd responsabilità *ex recepto*, per perdita o avaria delle cose consegnategli oggetto del trasporto, dal momento della loro ricezione a quello della loro consegna al legittimato alla riconsegna, salva la prova che ciò sia derivato da caso fortuito, vizio della cosa o fatto del mittente o del destinatario ex art. 1693 c.c..

Ricadono nell'alveo del rischio del vettore i danni derivanti da c.d. cause ignote ma ben potrà il vettore manlevarsi da qualsivoglia responsabilità qualora riesca a fornire prova positiva certa circa il fatto che il danno prodotto non sia da lui dipeso bensì da un evento estraneo alla sua sfera d'azione. Non sarà, dunque, bastevole la mera prova negativa che il danno prodotto non sia stato cagionato da un fatto, da quest'ultimo o dai propri dipendenti, posto in essere.



Documenti probatori nel trasporto merci

Alla stipulazione di un contratto di trasporto, segue l'emissione di particolari documenti con valenza probatoria che ne attestano la conclusione dello stesso, l'avvenuta consegna delle merci oggetto del trasporto, nonché le peculiarità di esse stesse.

Nel novero di tali documenti, che trovano disciplina tanto in fonti interne che internazionali, si inseriscono:

- per il trasporto marittimo, la **polizza di carico**, la **polizza ricevuta per l'imbarco** e gli **ordini di consegna** (Codice della Navigazione artt.477-457, Convenzione di Bruxelles del 1924, art. III, nn. 3 e 4);
- per il trasporto aereo, la **lettera di trasporto aereo** (Convenzione di Montreal del 1999, artt.4-16);
- per il trasporto stradale, la **lettera di vettura** e la **ricevuta di carico** (Codice Civile art 1684, *Convention relative au contract de transport international de marchandises par route*, per semplicità denominata C.M.R., artt. 4-16);
- per il trasporto ferroviario, la **lettera di vettura** (Regole uniformi sul contratto di trasporto internazionale ferroviario di merce - CIM, artt 6 e 7).

Nel trasporto marittimo, il documento di trasporto ha subito conversione in un titolo rappresentativo delle merci o titolo di credito in sè inglobante sia il diritto alla consegna delle merci indicate, sia il possesso di tali merci nonché il potere di disporre di quest'ultime per mezzo del trasferimento del titolo attraverso la c.d. cartolarizzazione del diritto di credito di cui all'art. 1996 c.c..

Il documento di trasporto rilasciato dal vettore comporta per il mittente l'esercizio del diritto del c.d. contrordine (art 1685 c.c.; art. 12 Convenzione di Montreal del 1999 ed art. 19 Regole CIM del 1999). In forza di tale contrordine, esercitabile fin tanto che non sia stata avanzata richiesta delle merci, ad opera del destinatario o successivamente al loro arrivo o alla scadenza del termine, è riconosciuta la facoltà di sospensione della prestazione di trasporto prima dell'inizio della stessa, la modificazione delle



istruzioni impartite al vettore attraverso la restituzione della merce o la consegna a soggetto diverso dal destinatario originariamente indicato come tale o, comunque, diversamente disporne.

È unicamente al legittimo possessore del titolo, in ipotesi di emissione di un titolo rappresentativo delle merci, che è riconosciuto l'esercizio di tale diritto di contrordine al quale può conseguire il recesso unilaterale dal contratto di trasporto o la realizzazione di atti in grado di modificare o specificare il contratto medesimo nei cui confronti il contrordine è esperito.

Assicurazione delle merci trasportate

La valutazione circa l'opportunità di tutelare il proprio patrimonio è riconosciuta a ciascun interessato. Quest'ultimo, infatti, può facoltativamente ritenere di spostare in capo all'assicuratore il rischio di incerti esborsi considerevolmente onerosi, a fronte di un versamento di certo ammontare costituito dal premio assicurativo. In tal guisa, infatti, si assiste all'assunzione dell'obbligo in capo all'assicuratore di immunizzare l'assicurato dal pagamento nei confronti di un terzo in virtù di responsabilità contrattuale, in conseguenza del verificarsi di un fatto occorso durante il tempo dell'assicurazione.

Nel settore dei trasporti è diffusa prassi la copertura della responsabilità vettoriale la quale risponde alla duplice finalità di realizzare il soddisfacimento diretto dell'interesse dell'assicurato nonché di quello del soggetto danneggiato il quale, infatti, potrà far affidamento sulla presenza di un soggetto di certa solvibilità, ossia l'assicuratore, al fine di ottenere risarcimento del danno.

Specificamente, l'assicurazione della responsabilità del vettore assume i caratteri dell'obbligatorietà:

- ex art. 4 bis della Convenzione di Atene del 1974 (che non è in vigore in Italia, ma il suo contenuto emendato da un Protocollo del 2002, è stato recepito dal Reg. CE n.392/2009), nel trasporto marittimo di persone, limitatamente alle navi autorizzate al trasporto di un numero superiore a dodici pas-



seggeri;

- ex art. 50 della Convenzione di Montreal del 1999; art.4, n.1, del Regolamento EU n.785/2004 del 21 aprile del 2004 e art. 942, 1° comma, cod. nav., nel trasporto aereo di persone, bagagli e cose;
- ex art. 9 Direttiva CE n.95/18 del 19 giugno 1995 e art. 12 Regolamento CE n.1371/2007 del 23 ottobre 2007, nel trasporto ferroviario di persone.

Riveste il carattere dell'obbligatorietà anche la responsabilità dell'armatore di navi di stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate per i crediti marittimi.

Risulta evidente come le merci possano essere esposte a rischi di sorta nel corso del trasporto e, in conseguenza, subire danni di differente tipo, financo la perdita totale o parziale.

L'assicurazione delle merci si presenta come un contratto posto in essere tra contraente ed assicuratore, al fine di realizzare la copertura dei rischi di danneggiamento o perdita del carico.

Nello specifico essa risarcisce i danni la cui realizzazione può verificarsi in corso di trasporto o nelle attività ad esso pertinenti quali carico e scarico, trasbordo, deposito e sosta delle merci.

Attraverso l'assicurazione delle merci, la cui obbligatorietà risulta talvolta *ex lege* (solo 2 *Inco-terms* 2010 CIF e CIP configurano l'obbligo assicurativo in capo al venditore), i rischi connessi al trasporto vengono trasferiti dall'impresa all'assicuratore e tramite essa trovano risarcimento i soli danni materiali e diretti, non anche quelli immateriali, come il mancato guadagno.

Alla fine della stipulazione di tale contratto assicurativo sulle merci che, si badi bene, non va confusa con l'assicurazione di responsabilità del produttore nè con quella di responsabilità dello spedizioniere o vettore, non risulta necessaria la forma scritta *ad substantiam*, risultando necessaria e sufficiente quella *ad probationem*.

I rischi assicurabili possono essere suddivisi in due categorie: ordinari e speciali.

Sono annoverabili tra i rischi assicurabili ordinari tutti quei rischi che siano in grado di comportare un danno diretto e materiale.

Sono, invece, ricompresi nell'alveo dei rischi assicurabili speciali quelli c.d. socio-politici quali scioperi, turbative, guerre, sommosse, ecc. Per tale ultima categoria di rischi assicurabili è necessario, tuttavia, che essi siano contemplati in una apposita assicurazione, essendo loro preclusa la possibilità



di inserimento nell'assicurazione trasporto merci.

Sono riconducibili alla categoria dei rischi assicurabili nell'ambito assicurativo delle merci i difetti dell'imballaggio, le qualità proprie delle merci oggetto del trasporto, il contrabbando, commercio proibito o clandestino, lo smarrimento o mancata/ritardata consegna della merce, la colpa dell'assicurato, il calo naturale, il cattivo stivaggio, l'autocombustione.

L'assicuratore pertanto, valutata l'esperibilità della copertura assicurativa merci, provvede alla fissazione di un premio il cui certo ammontare sarà determinato dalla valutazione di taluni fattori quali: la natura ed il valore della merce da sottoporre al trasporto, la tipologia dell'imballaggio, le modalità per mezzo delle quali verrà esercitato il trasporto nonché le caratteristiche del medesimo (dunque, la valutazione circa la necessità di effettuare trasbordi e/o magazzinaggi, vettori coinvolti, ecc), l'età e la nazionalità di appartenenza della nave, l'itinerario del trasporto, il paese di destinazione, il quantitativo di assicurati per il medesimo rischio, ecc.

Sulla scorta delle modalità di trasporto merci è possibile effettuare una classificazione delle assicurazioni merci in: aerea, marittima, terrestre, fluvio-lacuale.

Alla luce, invece, della differente forma assicurativa è possibile distinguere tra assicurazione a viaggio singolo ed assicurazione in abbonamento.

La stipulazione del primo è posta in essere in considerazione dei dati concernenti una singola spedizione determinata, quali tipologia della merce, itinerario e destinazione di trasporto, il cui obbligo di comunicazione ricade sull'assicurato e la cui inottemperanza determina la mancata copertura.

La polizza in tal caso, non risulta essere nominativa essendo, invero, riscuotibile dal portatore.

Alla accertata vetustà della nave consegue un maggior rischio, corrispondente ad una maggiorazione del premio assicurativo.

Nel caso in cui non dovesse essere di possibile individuazione l'esatto ammontare quantitativo della merce, esse potranno essere assicurate provvisoriamente "per ciò che consistono o possono contenere", pur restando immutato l'obbligo di fornire immediata comunicazione in caso di avvenuta presa conoscenza di esso ed il versamento di eventuale conguaglio.

Si configura, invece, allorquando l'impresa non faccia regolare ricorso all'assicurazione, la c.d. as-



sicurazione in abbonamento.

Quest'ultima ha durata solitamente annuale e comporta taluni vantaggi.

Tale tipologia di assicurazione in abbonamento comporta, infatti, un minor costo complessivo e, dunque, un minor sacrificio economico per le imprese; la possibilità di effettuare una gestione maggiormente facilitata, come ad esempio dal fatto che non debba essere comunicato preliminarmente alcun dato relativo alle spedizioni; la certezza di un costo assicurativo fisso sul valore stimato delle merci nel periodo assicurativo; scongiurando il rischio che sfuggano all'assicurazione merci già in corso di spedizione.

L'assicuratore, pertanto, fissa un premio alla luce della valutazione degli elementi stimati, ferma restando la successiva ed eventuale evenienza di conguaglio nel caso in cui si verifichi eccedenza di valore o di quantità della merce oggetto di assicurazione. Non è contemplata la possibilità di un rimborso in caso di differenza in negativo.

Si distinguono, infine, due tipologie di assicurazioni in abbonamento: di tipo obbligatorio e facoltativo. La prima delle due concerne tutte le merci di cui è riportata indicazione in polizza, nella seconda è riconosciuta facoltà al contraente di effettuare una scelta in merito a quali specifiche merci menzionate in polizza far emettere o meno certificato assicurativo.

Al fine di effettuare valido calcolo del valore assicurabile è necessario porre come punto di partenza quello costituito dal valore della merce nel luogo ed al momento di partenza (cd. valore franco fabbrica). Al valore così determinato si accompagnano il costo del trasporto, il quantitativo del premio assicurativo ed una percentuale di utile sperato.

Al fine di detta operazione si giunge, pertanto, alla quantificazione del valore di destino, ovvero al valore assicurabile, la cui indicazione all'interno di polizze e documenti commerciali è espressa attraverso la dicitura "110% del valore di fattura".

Le polizze in uso possono assumere differenti caratteristiche; possono essere minime e coprire la perdita totale (*Total loss*) o coprire ogni rischio (*All risk*).

Per il territorio italiano è predisposta la Polizza Italiana di Assicurazione delle merci trasportate 1998, modulabile ed utilizzabile per ogni tipologia di trasporto, maggiormente adattabile all'assicura-



zione dei trasporti terrestri.

Oltre alla enucleazione delle condizioni generali comuni ad ogni tipo di trasporto, sono in essa predisposti dei clausolari quali le tradizionali clausole per le assicurazioni di singoli viaggi, le clausole di assicurazione a tempo ed una clausola di assicurazione per pluralità di viaggi.

Per quanto attiene alla denuncia dei danni, sommamente si richiama alla memoria come l'obbligo di denuncia del danno occorso ricada sul soggetto contraente (il quale è tenuto a porre in essere ogni cautela per estensione o aggravamento del danno) per mezzo dell'apposizione di una riserva sul documento di trasporto alla quale deve far seguito l'invito di constatazione di esso rivolto alle parti. Sulla scorta dell'iter di trasporto attuato vengono, inoltre, fornite indicazioni distinte circa i termini per il compimento della denuncia, ad opera delle convenzioni internazionali.

L'ammontare del risarcimento del danno risulta proporzionale al valore assicurato, comprensivo delle spese, se effettuate, poste a limitazione del danno.

Il trasporto stradale

Il trasporto stradale nazionale di cose trova regolazione negli artt. 1683–1702 c.c. e nel D. Lgs. n. 286/2005 in gran parte abrogativo della L. 298/1974, della L. n. 162/1993 di conversione del D. L. n. 82/1993.

Il trasporto stradale internazionale di cose è regolato dalla Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 (CMR), emendata dal Protocollo di Ginevra del 5 luglio 1978.

Nel trasporto stradale (oggetto, peraltro, del recentissimo intervento legislativo ad opera del D.L. n. 50/2017), la prova dell'esistenza di un contratto e del danno ricade sull'interessato al carico. Il vettore potrà ritenersi liberato qualora abbia fornito idonea prova della causa del danno e qualora quest'ultima sia costituita da taluno dei fattori normativamente previsti (art. 1693 e art. 17, n.2, CMR), la cui presen-



za consente l'esonero della responsabilità, il vettore può ritenersi liberato in modo definitivo (colpa dell'avente diritto, ordine dell'avente diritto non dipendente da colpa del vettore, vizio proprio della merce, insufficienza di imballaggio, fatti del tutto inevitabili o circostanze che il vettore non poteva evitare ed alle cui conseguenze non poteva ovviare).

Qualora, invece, la causa del danno consista nella verifica di una circostanza alla quale le stesse parti hanno previamente stabilito di attribuire efficacia esonerativa ex art. 1694 c.c., il vettore può ritenersi manlevato purchè non sia fornita prova contraria ad opera dell'interessato al carico.

Non essendo ammessa la facoltà di fornire prova generica, ovvero di dimostrazione della ordinaria diligenza nelle predisposte condizioni d'opera, qualora dovesse riguardare un fattore non annoverabile tra quelli ora indicati, la responsabilità si ritiene configurabile in capo al vettore.

Su richiesta del vettore, nel trasporto stradale, il mittente è tenuto al rilascio della lettera di vettura contenente propria sottoscrizione, all'interno della quale è contemplata ogni indicazione del destinatario della merce, del luogo di destino, della natura del peso merce, della quantità e qualità della merce da sottoporre al trasporto. In ossequio alla previsione di cui all'art. 1683, 1° comma e art. 1684, 1° comma, c.c., tale lettera deve, altresì, menzionare gli estremi necessari al fine dell'esecuzione del trasporto. La rilevanza di tale lettera e delle indicazioni in essa contenute assume ancor più valore se osservato il disposto di cui all'art. 1683, 3° comma, c.c., alla stregua del quale l'omissione o la inesattezza delle suddette indicazioni conducono a riconoscere la responsabilità dei danni da ciò conseguenti al mittente nonchè per i danni conseguenti dalla mancata consegna o dalla irregolarità di tale documento.

È, inoltre, ex art. 1684, 2° comma, c.c., contemplata la possibilità ad opera del mittente di richiedere il rilascio da parte del vettore e da lui sottoscritto di un duplicato della lettera di vettura o, nel qual caso in cui non gli fosse stata rilasciata alcuna lettera di siffatta specie, di una ricevuta di carico contenente le medesime indicazioni.

Tale duplicato della lettera di vettura, così come la ricevuta di carico, non possono ritenersi trasferibili rivestendo, invero, valenza di documento probatorio circa la conclusione del contratto di trasporto stradale e della consegna della merce al vettore.

Per completezza espositiva appare doveroso ricordare, seppur risulti concretamente elusa dalla



pratica, la previsione di cui al combinato disposto degli artt. 1684, 3° comma e 1691, 1° comma, c.c., alla luce della quale è esperibile l'emissione all'ordine e, dunque, come titoli di credito trasferibili mediante girata, del duplicato della lettera di vettura e della ricevuta di carico.

Per quanto attiene al trasporto internazionale, esso risulta regolato dalla Convenzione di Ginevra del 1956, CMR che trova applicazione relativamente ad "ogni contratto per il trasporto su strada per mezzo di veicoli indipendentemente dal domicilio e dalla cittadinanza della parte, quando il luogo di ricevimento della merce ed il luogo previsto per la riconsegna indicati nel contratto sono situati in due Paesi diversi, di cui almeno uno sia parte della Convenzione".

Secondo quanto espressamente previsto dalla CMR, il trasporto deve avere ad oggetto il *marchandises* e dunque entità materiali qualificabili come merci nel cui novero, pertanto, non possono ritenersi compresi il bagaglio accessorio ad un contratto di trasporto di persone; trasporti posti in essere sulla base di convenzioni postali internazionali; trasporto funereo; traslochi.

L'art. 17 CMR pone uniforme regolamentazione delle principali ipotesi in cui il vettore incorre in responsabilità: perdita totale o parziale della merce oggetto del trasporto ed avaria (consegna della merce in condizioni deteriorate rispetto a quelle di consegna), con onere della prova a suo carico.

Con la presa in carico delle merci, infatti, il vettore assume consequenzialmente l'obbligo di mantenerle indenni da qualsivoglia perdita, parziale o totale, avaria intercorrente tra il tempo di ricevimento della merce e la sua riconsegna nonché dal ritardo di quest'ultima.

Il vettore è tenuto al risarcimento del danno integrale del valore della merce qualora quest'ultimo risulti a lui imputabile per dolo o per colpa.

Diversamente, nel caso in cui non dovesse palesarsi dolo o colpa alcuna da parte del vettore, in luogo dell'integrale risarcimento, tale valore è calcolato in base a quello assunto dalla merce al tempo e nel luogo in cui è stata ricevuta dal vettore. Si precisa, ad ogni buon conto, che siffatto valore non può, in alcun caso, eccedere 8,33 Diritti Speciali di Prelievo (D.S.P.) per ciascun chilogrammo di merce mancante.

La lettera di vettura internazionale, emessa in tre originali sottoscritti da mittente e vettore, la cui previsione è contemplata dalla CMR, non possiede i caratteri della negoziabilità, pertanto, non può rite-



nersi titolo rappresentativo delle merci oggetto del trasporto e la sua emissione non è necessaria per la diretta applicabilità della disciplina della Convenzione di Ginevra del 1956.

La emissione di tale documento fa fede fino a prova contraria, secondo quanto previsto dall'art. 9, n.1 CMR, attesa la sua funzione probatoria, della conclusione del contratto sottostante, delle condizioni di quest'ultimo, del ricevimento della merce ad opera del vettore.

Il trasporto ferroviario

Il trasporto ferroviario di cose trova disciplina nelle c.d. Regole CIM, Appendice della Convenzione di Berna le quali costituiscono regole uniformi concernenti il trasporto di cose applicabili al trasporto nazionale nel testo del 1999 in forza del richiamo contrattuale all'interno delle condizioni generali di contratto nel trasporto merci CGCTM del vettore Trenitalia S.p.A. ed al trasporto internazionale nel testo del 1980 in conseguenza della mancata ratifica da parte dell'Italia del Protocollo di Vilnius del 1999.

Caratteristica del trasporto ferroviario, sia esso nazionale che internazionale, è la sussistenza di un cd doppio regime di responsabilità: di tipo ordinario, alla luce del quale il vettore ferroviario è responsabile qualora non riesca a fornire prova che il danno non sia derivato da un fattore che ne escluda la responsabilità; di tipo particolare, connesso alle modalità del trasporto, in virtù del quale, salva prova contraria dell'interessato, il danno cagionato si presume derivante da un rischio che non attiene alla colpa del vettore ferroviario.

Le Regole CIM 1999, all'art. 23, n.1, stabiliscono come la responsabilità dei danni alle merci trasportate, occorsi nel tempo che intercorre tra la consegna e la riconsegna, sia attribuita al vettore il quale, ben potrà sollevarsi da quest'ultima allorquando riesca a fornire prova che il danno medesimo sia conseguenza della colpa dell'avente diritto, derivi da un ordine di quest'ultimo, sia effetto di un vizio proprio della merce o comunque derivante da circostanze alle quali egli non poteva in alcun modo



sottrarsi ed alle cui conseguenze non poteva ovviare.

Tuttavia la perdita o l'avaria possono occorrere in conseguenza del manifestarsi di taluni rischi particolari connessi al verificarsi di determinate circostanze relative al trasporto posto in essere su un vagone scoperto; all'assenza od al difetto di imballaggio di merci che, per loro intrinseca natura, risultano già di per sè esposte a perdita o avaria qualora non si sia previamente provveduto al loro imballaggio o, se effettuato, difettosamente; a caricazione della merce da parte del mittente o scaricazione della stessa ad opera del destinatario; al trasporto di animali vivi; alla natura stessa della merce che la rende soggetta a perdita totale o parziale, danno da rottura, corrosione, deterioramento interno e spontaneo, essiccazione, calo; alla descrizione o numerazione dei colli che presenta irregolarità, inesattezze, incompletezze; al trasporto da effettuare sotto scorta.

La verifica di tali rischi particolari concernenti le situazioni appena descritte, così come indicate dall'art. 23, n.3 delle Regole CIM 1999, comporta l'esonero della responsabilità del vettore ferroviario e, specificamente, si ritiene ricada in capo a quest'ultimo l'obbligo di fornire prova della "probabile derivazione del danno" da tali rischi restando riconosciuta, ex art. 25, n. 2 Regole CIM 1999, in capo al soggetto danneggiato la speculare facoltà di esperire prova che il danno cagionato non sia derivato da tali rischi particolari.

Le condizioni generali di contratto nel trasporto merci CGCTM del vettore Trenitalia S.p.A. prevedono, ad integrazione delle cause di esonero descritte dalle Regole CIM 1999, ulteriori esenzioni da responsabilità vettoriale, di fonte contrattuale, in forza delle quali il vettore ferroviario può ritenersi sollevato da responsabilità nel caso in cui il carico si presenti come difettoso di per sè stesso o non conforme a quanto stabilito dalle condizioni generali, nelle operazioni doganali ad opera del mittente o destinatario, in caso di incompletezza, irregolarità, inesattezza delle indicazioni fornite delle merci, ad eccezione di quelle di cui il vettore si è fatto carico di trasportare.

Completa il quadro di integrazione delle cause di esonero, intervenuta ad opera delle CGCTM, la causa di forza maggiore.

Rivestendo fonte contrattuale, come sopraccennato, tali cause, che consentono di esonerare il vettore ferroviario da responsabilità per danni subiti alle merci oggetto del trasporto dalla consegna alla



riconsegna, ex artt. 1341 e 1342 c.c., si considerano affette da nullità nel caso in cui siano prive di specifica approvazione posta per iscritto, tranne nel caso che non risultino corrispondere alle esenzioni di responsabilità previste dal codice civile all'art. 1693, cioè a dire caso fortuito, immettente la forza maggiore; la natura o i vizi delle cose o dell'imballaggio; fatto del mittente o fatto del destinatario.

In merito ai documenti del trasporto ferroviario si fa riferimento alla cd lettera di vettura che trova regolamentazione agli artt. 6 e 7 delle Regole CIM 1999, così come oggetto di richiamo delle CGCTM del vettore Trenitalia S.p.A.

Attesa la mancata ratifica dell'Italia del Protocollo di Vilnius del 1999, la lettera di trasporto nell'ambito del trasporto internazionale non effettuato dal vettore Trenitalia S.p.A., trova disciplina nelle disposizioni delle Regole di Cim 1980.

Tale documento, apprestato dal mittente e la cui redazione è facilitata dall'esistenza di un modello standard, comprende le firme del mittente e del vettore ed, in conformità con la previsione dell'art. 7 Regole CIM 1999, riporta indicazione dei dati del trasporto cui è riferita e delle merci oggetto di esso stesso.

Di tale lettera di vettura il vettore deve predisporre rilascio al mittente di duplicato contenente l'attestazione di avvenuta presa in carico della merce.

In considerazione del mancato riconoscimento da parte delle Regole CIM 1999 di un valore di titolo di credito negoziabile, la lettera di vettura nel trasporto ferroviario assurge a carattere probatorio iuris tantum e, dunque, essa farà fede fino a prova contraria dell'intervenuta stipulazione del contratto di trasporto ferroviario, delle condizioni delle merci cui fa menzione e della consegna al vettore di quest'ultime.

Il trasporto marittimo



Tenendo conto dell'oggetto da trasportare, si è soliti distinguere il trasporto marittimo in due sottocategorie: trasporto di persone e trasporto di cose.

Per quanto concerne il trasporto di cose esso si appresta, a sua volta, ad essere suddivisibile in altrettante due sottospecie: trasporto di carico totale o parziale di merce di cui agli artt. 439-450 cod.nav.; trasporto di cose determinate di cui agli artt. 451-456 cod.nav.

Quanto previsto per il trasporto marittimo di cose risulta applicabile per rinvio normativo espresso, anche al trasporto per acque interne ed al trasporto aereo, ad eccezione della normativa circa la responsabilità del vettore ed il trasporto di carico totale o parziale di cui all'art. 951, 2° comma, cod.nav.

Occorre evidenziare come il contratto di trasporto marittimo sia configurabile quale contratto di trasporto di diritto generale e trovi disciplina all'interno del cod. civ., le cui disposizioni generali in tema di trasporto trovano, pertanto, applicazione anche ai trasporti marittimi, salvo deroga ad opera della legislazione speciale costituita dal codice della navigazione e dalle leggi speciali ex art. 1680 c.c..

A ben vedere, in ossequio a tale deroga, non risulta esperibile il ricorso alla normativa regolamentare, all'uso o analogia del diritto speciale, a meno che non si sia previamente fatto ricorso alla disciplina contenuta nel codice civile e ciò in virtù del rilievo attribuito, ad opera dell'art. 1 cod. Nav. allo stesso art. 1680 c.c., di norma di diritto della navigazione rendendo esperibile, in tal guisa, la premienza sulle fonti, anche speciali, purchè gerarchicamente subordinate, delle disposizioni del codice civile di cui all'art. 1 cod. nav. è espressamente fatto richiamo.

Il regime della responsabilità del vettore nel trasporto marittimo ha trovato regolamentazione a livello internazionale uniforme per mezzo della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla polizza di carico, le cui disposizioni sono meglio note come Regole dell'Aja o Regole dell'Aja-Visby (così come risultante dal testo successivo alle modifiche concernenti i Protocolli di Bruxelles del 23 febbraio 1968 e 21 dicembre 1979). La Convenzione ha corroborato le previsioni esonerative del regime di responsabilità introducendo, al contempo, un limite ad esse stesse, indicandone i fattori ed attribuendo caratteristica di inderogabilità alla loro regolamentazione.

Trovano applicazione pratica le Regole dell'Aja allorquando risulti essersi provveduto alla emissione di una polizza di carico, ovvero al trasporto di cose determinate.



Specularmente, troveranno applicazione al trasporto di carico e dunque ai *charterparty* qualora si sia provveduto alla stipulazione di una clausola *paramount*.

Nello specifico, a norma dell'art. 1, lett. e, Convenzione di Bruxelles del 1924, il vettore è responsabile per i danni subiti alle cose che gli siano state consegnate al fine del trasporto, a partire dalla caricazione delle medesime a bordo della nave fino alla scaricazione delle stesse, ovvero, alla luce della previsione di cui all'art 422, 1° comma, cod. nav., a partire dal momento di ricezione fino al momento della riconsegna.

Invero, il nostro ordinamento, tenendo conto di quanto previsto dalla Convenzione di Bruxelles del 1924 e su impulso di quest'ultima ha, infatti, contemplato all'art. 422 cod. nav. la previsione dei cd pericoli eccettuati atipici di cui all'art. IV, n.2, lett. q della Convenzione che assurge i caratteri di regola generale in virtù della quale, non può rispondere del danno il vettore che abbia dato prova che quest'ultimo non abbia trovato origine nella propria colpa o da quella di tipo commerciale da parte dei propri dipendenti e preposti.

È vero, infatti, che nel trasporto marittimo internazionale, regolamentato dalla Convenzione di Bruxelles del 1924, è fatta tassativa indicazione di tali pericoli eccettuati, al verificarsi dei quali il vettore può dirsi esonerato da responsabilità per i danni alle cose consegnategli ed oggetto del trasporto.

Vale la pena di fare menzione di tali pericoli, così come elencati all'art. IV, n.2, lett. a-p della Convenzione: *a.* atti o colpe del comandante, di marinai, del pilota o dei preposti del vettore nella navigazione o nell'amministrazione della nave (c.d. colpa nautica); *b.* incendio non provocato da fatto o colpa del vettore; *c.* pericoli di mare; *d.* act of God, ossia atto di Dio che rappresenta concetto analogo alla forza maggiore; *e.* fatti di guerra; *f.* fatto di nemici pubblici (pirateria); *g.* provvedimento di pubblica utilità o sequestro giudiziario; *h.* restrizione dipendente da quarantena; *i.* atto o omissione del caricatore o del proprietario delle merci, o di un loro agente o rappresentante; *j.* scioperi e serrate, arresti o impedimenti frapposti al lavoro, per qualsiasi causa, in modo parziale o totale; *k.* rivolte e sommosse civili; *l.* salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o beni in mare; *m.* calo di volume o di peso o qualsiasi altra perdita o danno derivante da vizio occulto, natura o vizio proprio della merce ; *n.* insufficienza di imballaggio; *o.* insufficienza o imperfezione di marche; *p.* vizi occulti non individuabili con una



diligenza ragionevole.

A quanto esposto si aggiunga la previsione di cui alla lettera *q*, la quale menziona la fattispecie generale alla stregua della quale rappresenta pericolo eccettuato "qualsiasi altra causa non proveniente da fatto o colpa del vettore o dei suoi dipendenti o preposti, purchè il vettore provi che nè il fatto o la colpa propri nè quelli dei suoi ausiliari hanno contribuito alla perdita o al danno". Alla luce di tale ultima previsione, il vettore è tenuto a dar prova che il fatto in questione non trova origine da sua colpa o dei suoi ausiliari, diversamente dalle previsioni delle lettere precedenti costituenti già per la loro stessa natura dei fatti non imputabili al vettore, congiuntamente al fatto che ha provocato il danno.

In applicazione della c.d. *Vallescura Rule*, peraltro, nel caso in cui il pericolo eccettuato provato dal vettore abbia incidenza eziologica solo su una parte dei danni, ciò conduce alla responsabilità del vettore per la rimanente parte.

Dunque, se nel sistema delineato dalla Convenzione di Bruxelles del 1924 tali pericoli eccettuati costituiscono fattori di esclusione della colpa del vettore, nell'ordinamento interno essi hanno trovato ugualmente conferma, tuttavia la loro previsione non è quella di elementi di esonero della responsabilità del vettore ma di fattori di inversione dell'onere probatorio, presunzioni di assenza di colpa, di fortuito, al pari di quelle consentite alla autonomia contrattuale delle parti nel trasporto terrestre ex art. 1694 c.c..

Pertanto, a meno che l'interessato al carico abbia fornito dimostrazione della sussistenza della colpa del vettore o di quella commerciale dei suoi dipendenti e preposti, non può ritenersi responsabile il vettore qualora sussistano tali pericoli eccettuati.

All'uopo si consente la c.d. prova di riscontro dell'interessato al carico, prevista dal codice della navigazione in ossequio a quanto disposto nel protocollo di firma delle Regole dell'Aja, senza però riservare alla colpa nautica ed all'incendio causato da colpa degli ausiliari del vettore, una diversa elaborazione rispetto agli altri pericoli.

In simili casi, tuttavia, è impossibile che sia fornita prova di riscontro stante la natura colposa stessa del pericolo eccettuato, indiscusso sia nella colpa nautica che nell'incendio.

Tale sistema di prova e controprova conduce a ritenere che i pericoli eccettuati assumano valore



di presunzioni legali di fortuito superabili dalla prova contraria fornita dall'interessato al carico .

Le c.d. Regole di Amburgo (Convenzione di Amburgo del 1978), non in vigore in Italia, hanno eliminato la previsione dell'esonero della responsabilità del vettore per colpa nautica e dei pericoli eccettuati, ad eccezione dell'incendio.

Per quanto concerne il trasporto internazionale di merci, la Convenzione delle Nazioni Unite, firmata a New York l'11 dicembre 2008, cd Regole di Rotterdam (ad oggi non ancora in vigore in Italia), ha costituito il superamento delle Regole di Amburgo, riportando in auge il sistema previsto per i pericoli eccettuati.

Alla luce delle suddette Regole ricade sul danneggiato l'onere di provare che il danno o l'evento causativo, sia occorso nel periodo in cui è responsabile il vettore il quale, a sua volta, può ritenersi liberato allorquando riesca a dar prova che il danno non sia attribuibile a sua colpa o dei soggetti cui è tenuto a rispondere o se prova che la causa del danno sia derivata da un pericolo accettato o, qualora non sia da uno di quest'ultimi derivato ma da diverso fattore non possa, ad ogni modo, esser fornita alcuna prova in merito alla colpa del vettore o dei soggetti cui quest'ultimo è tenuto a rispondere.

Per completezza d'analisi si rammenta come, in considerazione dell'onere di fornire prova della causa del danno ricadente sul vettore, si giunge a ritenere come quest'ultimo assuma su di sé il rischio dei danni derivati da una causa che resti ignota che può assumere connotati particolari nei trasporti mediante container.

Infatti, i danni constatati all'arrivo riportati dalla merce contenuta al loro interno, risultano sovente di difficile individuazione, in particolare nel trasporto *full container load*, in cui il container già riempito dal caricatore, viene consegnato al vettore chiuso e sigillato. Il vettore, pertanto, in tale simile evenienza non è in grado di controllarne il contenuto o la corrispondenza con la indicazione riportata nella polizza di carico, dunque si ritiene che per il vettore la prova liberatoria consiste nel dare dimostrazione dell'integrità dei sigilli e dell'assenza di manomissioni. Nel caso in cui la polizza di carico riporti indicazione del solo container senza precisarne il contenuto, il vettore ha l'obbligo di riconsegnare il container. Diversamente, qualora la polizza di carico, indichi anche il contenuto del container, il vettore non può limitarsi alla riconsegna di esso ma è anche tenuto alla riconsegna della merce al suo interno con-



tenuta, in quanto il legittimato alla riconsegna, in virtù della polizza di carico, è titolare del diritto cartolare di ottenere la merce così come descritta nella polizza.

I notevoli rischi cui può essere esposta la merce oggetto di trasporto marittimo inducono i soggetti interessati alle spedizioni per tale via alla stipulazione di assicurazioni marittime, ossia di assicurazioni contro i rischi della navigazione costituenti una specie delle assicurazioni contro i danni, le quali perseguono la finalità di indennizzare il soggetto assicurato da perdite o danni successivi al verificarsi di sinistri .

Le assicurazioni marittime si caratterizzano per la particolarità dei rischi, appunto quelli della navigazione, cui determinati beni (navi, merce, nolo, etc) o persone, possono essere sottoposti e ad esse risultano applicabili le disposizioni generali in materia di assicurazione del codice civile, art-1882-1903 c.c., nonché le disposizioni in materia di assicurazione contro i danni di cui agli artt. 1904-1918 c.c.

Può formare oggetto di tale assicurazione anche la responsabilità ed invero, talune assicurazioni di responsabilità assumono carattere obbligatorio al fine di tutelare il patrimonio del soggetto assicurato responsabile e, soprattutto, al fine di tutelare il soggetto danneggiato al quale è, infatti, consentito fare affidamento sulla solvibilità dell'assicuratore. È, in realtà, generalmente connessa l'azione diretta del soggetto danneggiato nei confronti dell'assicuratore.

Il contratto di assicurazione dei rischi della navigazione è a titolo oneroso, aleatorio ed a prestazioni corrispettive, che necessita di essere provato per iscritto ed i cui elementi sono contenuti in appositi formulari, denominati polizze di assicurazione, generalmente integrate da c.d. *clausole standard*.

Precede l'emissione della polizza da parte dell'assicuratore, di norma, l'emissione di un documento (contenente la sua sola sottoscrizione), che nell'assicurazione merce prende il nome "certificato di assicurazione" il quale ha lo scopo di certificare, per l'appunto, l'esistenza del contratto di assicurazione di cui ne riporta gli estremi.

La polizza, che in nessun caso può costituire titolo di credito, può essere emessa, ex art. 1889 c.c., nominativamente, all'ordine o al portatore. Essa costituisce titolo utile al fine della identificazione dell'avente diritto alla prestazione e rende esperibile il trasferimento dei diritti che dal contratto derivano a prescindere dalle forme tipiche della cessione di cui all'art. 2002 c.c., costituendo per questo un



vero e proprio titolo improprio. È, infatti, il trasferimento del titolo che comporta il conseguente trasferimento del credito verso l'assicuratore, con gli effetti della cessione.

Potrà ritenersi liberato l'assicuratore per avere adempiuto la prestazione, in assenza di dolo o colpa, nei confronti del giratario o portatore della polizza anche se non sia il soggetto assicurato.

Soggetti del contratto di assicurazione marittima sono l'impresa assicuratrice ed il contraente: assicurato è colui che risulta esposto al rischio e che ha diritto alla indennità. L'interesse all'assicurazione della nave è del conduttore, ancorchè non sia proprietario, qualora il contratto trasferisca su di lui il rischio del perimento della cosa.

Soggetto contraente e soggetto assicurato possono anche non essere coincidenti, invero, il soggetto che pone in essere il contratto di assicurazione può stipulare quest'ultimo non soltanto per conto proprio ma anche per conto altrui, ovvero, per il soggetto che sarà identificato quale titolare dell'interesse assicurato al momento del verificarsi del sinistro.

In tale ambito si assiste sovente anche alla stipulazione di contratti assicurativi per conto di chi spetta ex art. 1891 c.c. ed anche in tale tipologia di contratto assicurativo, si assiste alla mancata coincidenza tra soggetto contraente e soggetto assicurato.

Si realizza tale contratto allorquando al momento della stipulazione non si ha certezza del soggetto che può assumere la veste di titolare dell'interesse assicurato in caso di verifica del sinistro ed, infatti, in tal caso, il soggetto assicurato viene determinato al momento della verifica del sinistro.

Nella prassi, al fine di consentire anche la copertura della responsabilità del vettore, oltre che dei danni alle cose oggetto del trasporto, nell'ambito della stipulazione di assicurazione della merce trasportata, la stipulazione delle polizze effettuate per conto di chi spetta prevede la presenza di una clausola che, di fatto, non rende esperibile la surrogazione dell'assicuratore del carico contro il vettore responsabile.

L'assicurazione per conto di chi spetta è stata identificata dalla dottrina tradizionale come "contratto a favore di terzo: terzo determinato nell'assicurazione per conto altrui; indeterminato ma determinabile nell'assicurazione per conto di chi spetta".



Tale dottrina ritiene inapplicabile il terzo comma dell'art. 1411 c.c., in virtù del quale il vettore può beneficiare dell'assicurazione il caso di rifiuto da parte dell'assicurato di profittarne, in quanto, se ciò si rendesse esperibile, la copertura finirebbe per assumere i connotati di un'assicurazione della responsabilità vettoriale.

È vero anche che giurisprudenza nettamente prevalente si è pronunciata in tale senso ritenendo che, nel caso in cui il contratto sia stato stipulato dal vettore in favore del proprietario delle cose trasportate, il primo, anche se l'assicurato non abbia profittato dell'assicurazione, avendo preferito chiedere il risarcimento del danno al vettore, non può agire contro l'assicuratore senza il consenso dell'assicurato, neppure invocando il principio del terzo comma dell'art. 1411 c.c., perchè tale norma di carattere generale fa salva l'ipotesi in cui diversamente risulti dalla natura del contratto e l'art. 1891 c.c. espressamente esclude, per i contratti di assicurazione per conto di chi spetta, che i diritti derivanti dal contratto possano essere fatti valere dal contraente se non vi sia l'espresso consenso dell'assicurato.

Una particolare forma di assicurazione marittima è l'assicurazione *protection and indemnity*, c.d. P. & I., la cui particolarità risiede nell'essere assunta da *clubs*, ossia associazioni di armatori e proprietari di navi, in luogo delle imprese assicuratrici, che annualmente ripartiscono mutualmente la sopportazione di rischi individuabili tra loro simili.

Per mezzo dei *protection and indemnity clubs*, trovano copertura quei rischi concernenti la responsabilità dell'armatore, in larga parte illimitatamente.

Rientrano nella copertura del ramo *protection*: danni e spese per morte, infortunio e malattia di passeggeri o membri dell'equipaggio o terzi; spese ospedaliere, mediche, di mantenimento, rimpatrio per membri dell'equipaggio; danni a effetti personali dell'equipaggio; diritto a compenso per soccorso di persone non altrimenti recuperabile; danni da urto non coperti dalla polizza corpi; spese di recupero e demolizione del relitto, in caso di recupero obbligatorio; spese di quarantena; qualsiasi altro danno inerente all'esercizio della nave che rientri a giudizio degli associati negli scopi dell'associazione.

Sono compresi nel ramo *indemnity* i risarcimenti per avaria del carico trasportato; crediti per contribuzione in avaria comune non recuperabili in quanto la stessa sia conseguenza di un pericolo colposo; multe o altre sanzioni pecuniarie comminate da un'autorità pubblica per fatti connessi all'impiego



della nave; spese per procedimenti amministrativi o giudiziari.

Oggetto dell'assicurazione contro i rischi della navigazione possono essere cose, persone e la stessa responsabilità.

Alla luce della previsione contenuta nel codice della navigazione, oggetto dell'assicurazione di cose contro i rischi della navigazione sono: a. la nave; b. la merce; c. i profitti sperati sulla merce; d. il nolo.

Per quanto concerne, nello specifico, l'assicurazione della merce, si precisa come qualsiasi merce, oggetto di trasporto per nave, forma oggetto di assicurazione e, in deroga a quanto stabilito all'art. 1908 c.c., essa è in grado di coprire il valore della merce caricata sulla nave, "in stato sano, al luogo di destinazione ed al tempo della scaricazione". Qualora tale valore non possa formare oggetto di accertamento troverà, dunque, applicazione la previsione di cui agli artt. 516 e 1001, comma 2, cod. nav, alla luce dei quali il valore assicurabile sarà costituito dal valore risultante dal prezzo nel luogo e al tempo della caricazione, aumentato del 10% a titolo di profitto sperato, unitamente alle spese fino a bordo, del nolo dovuto o anticipato, del premio e di ogni spesa assicurativa.

Il mutamento del soggetto assicurato a seguito della vendita della merce oggetto di assicurazione, costituisce ipotesi di assicurazione per conto di chi spetta e, in tal caso, l'assicurazione merce prosegue a favore del nuovo soggetto assicurato, senza che ciò conduca all'obbligo di darne avviso all'assicuratore. Si assiste, in una simile evenienza, ad un mutamento dei soggetti dell'originario contratto assicurativo che non può, in nessun caso, costituire motivo di disdetta del contratto medesimo.

Nell'ambito dell'assicurazione merce è norma distinguere l'assicurazione in abbonamento e assicurazione dei profitti sperati sulla merce stessa.

L'assicurazione in abbonamento si caratterizza per il suo oggetto: incerto al momento della conclusione del contratto, ma che si determina di volta in volta, allorquando sia resa nota all'assicuratore la caricazione o l'esposizione della merce a rischi la cui previsione è contenuta nella dichiarazione di aliquanto.

Si distingue, a sua volta, l'assicurazione in abbonamento obbligatoria da quella facoltativa.

Nella prima la copertura assicurativa della merce si innesca al verificarsi della esposizione concre-



ta al rischio e, in tal caso, le parti a ciò convenute, restano vincolate alle obbligazioni assunte in polizza.

Le parti, invece, nell'assicurazione in abbonamento facoltativa, convengono che la copertura assicurativa sorga qualora sia resa manifesta la volontà dell'assicurato in tal senso il quale, pertanto, ha la facoltà di decidere se assicurare o meno la merce così come indicata nella polizza.

Per quanto concerne l'assicurazione dei profitti sperati sulla merce ex art. 518 cod. nav., essa offre copertura del maggior valore commerciale prevedibile della merce al momento di arrivo a destinazione, in stato integro, ridotto delle spese del trasporto e di assicurazione.

Diversamente dall'assicurazione prevista dall'art. 516 cod. nav., avente ad oggetto il valore della merce in sè considerata, l'assicurazione di cui all'art. 518 cod. nav, non comprende le spese di carica-zione, di trasporto, nonchè di assicurazione, a supplemento del valore della merce.

Procedendo, adesso, ad una somma disamina del rischio, quale presupposto assicurativo, è necessario il riferimento all'art. 521 cod.nav., il quale individua un elenco non tassativo di rischi che costituiscono cause di determinazione di danni o perdita di cose assicurate: tempesta, investimento, naufragio, getto, urto, esplosione, incendio, saccheggio e pirateria.

L'assicurazione marittima, infatti, è notoriamente definita come "un'assicurazione contro un'universalità di rischi attinenti alla navigazione", diversamente dalle assicurazioni contro i danni in cui i rischi sono nominati.

Tale rischio può essere anche putativo, in deroga al generale principio di cui all'art. 1895 c.c., secondo cui comporta nullità del contratto assicurativo l'inesistenza del rischio o la cui cessazione sia avvenuta prima che il contratto stesso sia concluso.

Prevede, infatti, l'art. 514 cod. nav., che "se il rischio non è mai esistito o ha cessato di esistere o se il sinistro è avvenuto prima della conclusione del contratto, l'assicurazione è nulla quando la notizia dell'inesistenza o della cessazione del rischio o dell'avvenimento del sinistro è pervenuta, prima della conclusione del contratto, nel luogo della stipulazione o in quello dal quale l'assicurato diede l'ordine di assicurazione".

L'art. 524 cod. nav, disciplina i cd sinistri dipendenti da colpa o dolo, derogando il principio ge-



nerale di cui all'art. 1900 c.c., secondo il quale l'assicuratore non risponde per i sinistri cagionati da dolo o colpa grave del soggetto contraente, assicurato o beneficiario potendosi, invece, ritenere obbligato per "quei sinistri cagionati da dolo o colpa grave delle persone del fatto delle quali l'assicurato è tenuto a rispondere".

Infatti, e nello specifico nell'assicurazione della merce, l'assicuratore risponde anche del dolo del comandante e dei componenti dell'equipaggio e ciò essenzialmente in quanto nell'assicurazione merci, il comandante nonché l'equipaggio non sono configurabili quali ausiliari del soggetto assicurato ma alla stregua di qualsiasi altro soggetto terzo responsabile. Ciò che, dunque, emerge dalla previsione del codice della navigazione è che l'azione del comandante e dell'equipaggio è qualificata in termini di rischio della navigazione ed infatti i comportamenti colposi di questi sono indennizzabili senza che si renda necessario il concorso di un sinistro della navigazione.

Meritano un cenno le clausole di delimitazione del rischio assicurato: "franco avaria particolare" (f.a.p.) e *all risk*.

Per mezzo della clausola f.a.p. restano escluse dalla copertura assicurativa di nave o merce le avarie particolari, pertanto, "l'assicuratore sarà tenuto a rispondere della sola perdita totale e delle avarie che integrano gli estremi per l'abbandono dell'assicuratore". Restano coperte, invece, le avarie particolari conseguenze di incendio, incaglio, collisione, sommersione, dalla previsione della clausola f.a.p.s. "franco avaria particolare salvo".

Viene estesa al massimo la copertura ad ogni rischio, anche estraneo alla stessa navigazione, ad opera della clausola *all risk*.

Il trasporto aereo

Il trasporto aereo, sia di persone che di cose, trova disciplina nel codice della navigazione agli



artt. 941-954, nella normativa comunitaria ed internazionale e dunque nella Convenzione di Montreal del 28 maggio 1999 subentrata alla Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 e alla Convenzione di Guadalajara del 18 settembre 1961.

Inoltre, sebbene si ponga in contrasto con la previsione di cui all'art. 1 cod. nav. (alla luce del quale al codice civile dovrebbe essere attribuito valore di fonte normativa residuale), all'art. 1680 c.c. è indicato come la normativa generale di cui agli artt. 1678-1702 c.c. "si applica ai trasporti per via d'acqua o per via d'aria (...), in quanto non siano derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali".

Nell'ambito del trasporto aereo si delinea, infine, un regime oggettivo di responsabilità posto che, in capo al vettore si configura la responsabilità per i danni alle cose oggetto del trasporto per il sol fatto che il danno si sia prodotto nel corso del trasporto aereo.

A norma dell'art. 18, nn. 1 e 2 della Convenzione di Montreal 1999, è contemplata la previsione di fattori esonerativi interruttivi del nesso causale tra l'attività del vettore ed il danno. È, infatti, riconosciuta la facoltà per il vettore di liberarsi da responsabilità nel caso in cui riesca a fornire prova che il danno derivi dalla natura o da un vizio proprio della merce, da imballaggio difettoso non effettuato dal vettore stesso o dai suoi ausiliari, da fatto di guerra o conflitto armato, da atto di pubblica autorità posto in essere in relazione all'entrata, uscita o transito della merce.

Si mantiene, anche in tale tipologia di trasporto, l'onere incombente sull'interessato alle merci di provare il contratto ed il danno laddove, invece, l'onere del vettore concerne l'identificazione della causa del danno: qualora quest'ultima coincida con una di quelle di cui alla elencazione tassativa, il vettore potrà ritenersi esonerato.

