

CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. III, 19 MARZO 2015, N. 5488RUSSO, *Pres.*, SPIRITO, *Rel.*, PATRONE, *P.M. (c. conf.)*

IGNAZIO MESSINA & C. S.P.A. (avv.ti .P.M.Palandri, M. Mazzocchi, M. Scapinello e A. Carlevaro) c. LOGS & LUMBER LTD. (avv.ti A.M.Poesio e F. Lorenzoni)

[1] Trasporto marittimo – Regole dell’Aja-Visby – Periodo della loro applicazione – Sbarco e deposito delle merci – Legge regolatrice

La Logs & Lumber Ltd. conveniva in giudizio dinanzi al Tribunale di Genova la Ignazio Messina & C. S.p.a. chiedendone la condanna al risarcimento dei danni per la perdita della merce affidata per il trasporto a tale società e abbandonata nel porto di Napoli con la sua vendita dal parte della Dogana, in quanto abbandonata. La sentenza del Tribunale di Genova con cui la domanda era stata respinta per il decorso del termine annuale previsto dall’art. 3.6 delle Regole dell’Aja-Visby, veniva riformata dalla Corte d’Appello di Genova con sentenza 11 gennaio 2011, in quanto le Regole dell’Aja-Visby non erano applicabili poiché le merci erano state depositate in un magazzino nel porto di Napoli.

Ricorreva per cassazione la Ignazio Messina & C. S.p.a.

[1] *Oggetto della disciplina delle Regole dell’Aja-Visby è il trasporto marittimo delle merci ed esse sono applicabili dal momento in cui inizia la loro caricazione sulla nave fino al momento in cui ha termine la loro scarica nel porto di destinazione. Ove peraltro il destinatario non si presenti per riceverle allo sbarco, con il conseguente loro deposito da parte del vettore in un magazzino di terzi, in attesa della loro consegna, la normativa applicabile non è quella delle Regole dell’Aja-Visby, ma quella degli articoli 1686-1690 cod. civ.*

[1] Un (non divisibile) orientamento della Suprema Corte sui limiti di applicazione alle Regole dell’Aja-Visby

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. La sentenza della Suprema Corte n. 13253/2006. – 3. Brevi riflessioni sullo sbarco ex art. 454 cod. nav. – 4. Sulla equiparazione – o meno – fra sbarco d’ufficio e sbarco di amministrazione. – 5. La riconsegna delle merci e la procedura di abbandono. – 6. La conclusione del contratto di trasporto terrestre a seguito dell’accettato contrordine. – 7. Conclusioni.

1. Premessa

La decisione della Suprema Corte, che qui si annota, affronta la *vexata quaestio* dei limiti di applicazione delle Convenzione internazionale in materia di polizza di carico, firmata a Bruxelles il 25 agosto 1924, e modificata dai protocolli del 1968 e del 1979 (complesso normativo denominato, com’è noto, “Regole dell’Aja-Visby”)¹: questione già esaminata, seppur per profili diversi, da altre pronunce di legittimità e di merito.

¹ Nel testo si useranno, alternativamente, le espressioni “Convenzione di Bruxelles” o “Regole dell’Aja-Visby”.

Nella fattispecie sottoposta all'esame della Corte la merce, giunta nel porto di sbarco (Napoli), non veniva ritirata dal destinatario. Il mittente, pertanto, dava ordine di trasferirla altrove (Pisa); tale ordine non era eseguito e la merce veniva venduta a seguito di procedura di abbandono. Il mittente, pertanto, conveniva in giudizio il vettore al fine di ottenere il risarcimento del danno, dato dalla differenza fra il prezzo pattuito e quello realizzato a seguito della procedura di abbandono.

Il vettore, dal canto suo, eccipiva preliminarmente, per quel che in questa sede interessa, la decadenza dall'azione nei suoi confronti, essendo decorso l'anno entro il quale, a norma dell'art. 3, par. 6, della Convenzione di Bruxelles, l'avente diritto poteva agire contro di lui.

Il principio, fatto proprio dalla decisione in commento per rigettare l'eccezione di decadenza del vettore, è quello per cui la Convenzione si applica esclusivamente al "trasporto per mare, dal momento iniziale del rapporto contrattuale, comprendente le attività preliminari al carico delle merci (c.d. operazioni di «scaricazione»), a quello finale, comprendente le attività di scarico e di consegna al destinatario (c.d. «scaricazione»), mentre non è regolata da detta Convenzione – e resta quindi assoggettata alle regole del codice civile – la fattispecie in cui il destinatario non si presenti al momento della «scaricazione» per la consegna della merce e il vettore ne effettui il deposito in magazzino di terzi, dando così vita ad un contratto autonomo rispetto a quello di trasporto"².

La sentenza richiama, a suffragio della tesi esposta, la precedente decisione n. 13253 del 6 giugno 2006³ la quale, a sua volta, in motivazione ne richiama altre: ma lo fa in modo improprio, almeno nella misura in cui trae conclusioni che non sono, pare a chi scrive, rinvenibili nel precedente citato, o comunque non argomentando in modo adeguato circa le ragioni che hanno determinato l'epilogo cui la Corte è giunta.

2. La sentenza della Suprema Corte n. 13253/2006

Per meglio comprendere le ragioni delle esposte considerazioni, pare opportuno evidenziare, *in limine*, come prima della sentenza del 2006 la giurisprudenza ricorreva, nel trasporto multimodale, alla applicazione della disciplina civilistica, e non a quella delle Regole dell'Aja-Visby, anche nella ipotesi in cui il trasporto marittimo fosse prevalente su quello terrestre, con alcune eccezioni⁴.

² Orientate nello stesso senso, ossia di limitare la responsabilità del vettore fino al momento della scaricazione, paiono App. Bruxelles, 12 maggio 1951, in questa *Rivista*, 1953, 337; Trib. Margherita, 12 ottobre 1954, in questa *Rivista*, 1955, 321; App. Paris, 27 gennaio 1956, in questa *Rivista*, 1956, 569. Per la dottrina straniera, per un esame delle diverse teorie, cfr. T. G. CARVER, *Carriage of goods by sea*, Thirteenth ed., II, London, 1982, pag. 707 s.; BIRCH REYNARDSON, *Periodo of responsibility*, in questa *Rivista*, 1983, pag. 178 ss.

³ In *Dir. traspr.*, 2007, 527, con nota di F. MANCINI, *Sul periodo di responsabilità del vettore marittimo ai sensi delle Regole dell'Aja-Visby*.

⁴ V. le sentenze della Suprema Corte 14 febbraio 2005, n. 2898, *Sittam spa c. Tecnidea S.r.l.*, in *Dir. trasporti*, 2006, 1, 318; 2 settembre 1998, n. 8713, *Andrea Merzario Spa c. Vismara Associate spa*, in questa *Rivista*, 2000, 1349, con nota di L. RAVERA, *Trasporto multimodale: un preoccupante vuoto normativo*; 8 luglio 1993, n. 7504, *Agenzia Marittima Fremura c. Bero S.r.l.*, in *Mass. Giur. It.*, 1993, richiamate nella motivazione di quella del 2006 (si precisa che solo nel caso deciso dalla sentenza del 1998 il danno si era verificato durante il trasporto via terra). Si erano già espresse per l'applicazione della disciplina civilistica Cass., 14 febbraio 1986, n. 887, *S.r.l. Kuene & Nagel c. Ditta Ompel*, in questa *Rivista*, 1987, 290; Cass., 17 novembre 1978, n. 5363, in *Porti, mare, terr.*, 1979, fasc. 5, 90. Tali orientamenti superano quelli, minoritari e alternativi, dell'"assorbimento" o "prevalenza" (secondo cui sarebbe applicabile all'intero trasporto multimodale la disciplina, per l'appunto, del tratto prevalente: così Trib. Genova, 12 marzo 1992, *Costa Container Lines S.r.l. c. Metrans S.r.l.*, in questa *Rivista*, 1993, 430) e del "frazionamento" (App. Milano, 7 novembre 1950, in questa *Rivista*, 1952, 376, e Trib. Genova, 15 aprile 1950, in questa *Rivista*, 1950, 576) che ap-

La decisione del 2006, invece, dopo aver evocato gli artt. 1, 2 e 3 della Convenzione di Bruxelles, asserisce che “l’oggetto di disciplina della Convenzione è il trasporto per mare, per tale intendendosi un rapporto contrattuale che comprende come momento iniziale le attività preliminari al carico delle merci per come regolate nell’art. 3 (cosiddetta operazione di caricazione) e come momento finale quelle che si concretano, o nello scarico nel porto di arrivo e nella consegna ivi della merce senza soluzione di continuità, o, con una soluzione temporale di continuità fra scarico e consegna, ma senza che abbia luogo, dopo lo scarico, lo svolgimento di un’attività ulteriore rispetto al trasporto per mare, che non sia quella esclusivamente funzionale ad una consegna, sempre nel porto di scarico, differita nel tempo rispetto allo scarico dalla nave e concretantesi solo nella custodia (a cura diretta o cura indiretta del vettore) nello stesso porto di scarico e, quindi, con esclusione di un trasporto via terra in un luogo diverso dal porto stesso”, restando esclusa l’estensione della Convenzione “a tratti di trasporto terrestre antecedenti o successivi, rispettivamente alla caricazione ed alla scaricazione”, soggetti alla disciplina del codice civile. Più dettagliatamente, nella motivazione della indicata sentenza si richiama direttamente il deposito, precisandosi che esso ben può realizzarsi – senza che ciò faccia venir meno l’applicazione della Convenzione – “nello stesso porto di sbarco in luogo di pertinenza del vettore o di terzi da lui incaricati, in attesa della presentazione per la consegna del soggetto destinatario”. Tale sentenza è innovativa, rispetto alle precedenti, nella parte in cui afferma che “per l’individuazione della legge regolatrice di un trasporto marittimo internazionale combinato con un trasporto terrestre, non si applica il principio della prevalenza, secondo il quale tutto il rapporto sarebbe regolato dalla disciplina del tipo prevalente, bensì quello della combinazione, di modo che il trasporto marittimo è assoggettato alla disciplina delle regole dell’Aia, mentre il trasporto terrestre a quella del trasporto terrestre, in funzione della fase in cui il danno sia avvenuto”⁵; ma è innovativa, altresì, nel momento in cui individua l’ambito portuale quale limite all’applicazione della Convenzione di Bruxelles, consentendo di far riferimento ad essa anche nel caso di successivo deposito, rientrando tale fattispecie in quella che la Corte definisce “custodia a cura indiretta del vettore”⁶. Si conferma, così, che un’attività di deposito successiva alla scari-

plica ad ogni fase del trasporto quella del tipo cui appartiene: teoria del frazionamento che viene, poi, ripresa proprio dalla sentenza del 2006. In favore del sistema del frazionamento, seppur condizionato all’accertamento del tratto in cui il sinistro si è verificato, è G. RIGHETTI, *Tratt. dir. maritt.*, P. II, Milano, 1990, pag. 184 ss., nonché L. RAVERA, *Trasporto multimodale...*, cit. alla nota 4, pag. 1349 ss., ove ultt. rife. di dott. e giur., il quale osserva, altresì, “che in presenza di elementi certi ed univoci che collocano con sufficiente certezza il verificarsi dell’evento dannoso all’interno di uno piuttosto che dell’altro segmento di trasporto, il relativo limite, in ossequio alla tesi «del frazionamento» sopra descritta, dovrebbe trovare applicazione. Qualora invece una tale certezza non fosse raggiungibile, comunque al vettore multimodale andrebbe almeno concessa la facoltà di avvalersi del limite di responsabilità più elevato tra quelli previsti per le diverse tratte di trasporto da esso globalmente assunte nel contratto”. A. LA MATTINA, *Il trasporto multimodale e le Regole di Rotterdam*, in *Scritti in onore di Francesco Berlingieri*, vol. II, Genova, 2010, pag. 648 ss., ritiene preferibile il c.d. “conceptual approach”, fatto proprio dalla sentenza della Corte Suprema degli Stati Uniti relativa al caso Kirby, secondo cui “un contratto di trasporto multimodale che comprende una tratta marittima ed una (più breve, ma non necessariamente «incidentale») tratta terrestre ha natura «marittima» (sempre che non risulti una diversa intenzione delle parti) e pertanto, indipendentemente dal luogo di verifica di un eventuale danno al carico, deve essere regolato dal Carriage of Goods by Sea Act (c.d. «COGSA»), ossia la disciplina federale sul trasporto marittimo, nella quale è stata recepita la Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico”.

⁵ La Corte fa, quindi applicazione, come si è osservato alla nota precedente, del principio del c.d. “frazionamento”. Sul principio del “sectionnement” v. R. RODIERE, *Traité général de droit maritime*, II, Paris, 1970, pag. 255.

⁶ Così anche, nella nota di commento alla decisione che qui si annota, G. GUIZZI, *Una discutibile pronuncia sulla non applicabilità delle regole dell’Aja-Visby alle operazioni collegate al trasporto marittimo*, in *Corr. giur.*, 2015, pag. 959.

cazione non è incompatibile con le Regole dell'Aja-Visby, anche in presenza di "un periodo di stazionamento più o meno lungo".

Sul punto si è giustamente osservato⁷ che "l'affermazione di una stretta consequenzialità fra rimozione e riconsegna appare soluzione che nella sostanza ha il merito di evitare che la disciplina della responsabilità del vettore marittimo prevista dalla Convenzione si spinga a coprire fasi che, svolgendosi a distanza di tempo dalla scaricazione e fuori dall'ambito portuale, si connotano per eccessiva autonomia rispetto alla tratta marittima. Ciò si verifica allorchè [...] il luogo di consegna pattuito sia esterno all'ambito portuale e quindi, dopo un periodo di stazionamento della merce nei magazzini più o meno lungo, si renda necessaria l'effettuazione di un trasporto terrestre al fine della consegna", sicchè "più interessante si rivela l'inserimento del confine di carattere spaziale rappresentato dall'ambito del porto di scaricazione, elemento affermato dalla Corte senza una giustificazione di natura testuale, ma di cui è evidente la consequenzialità logica rispetto al principio enunciato, a mente del quale, come detto, la rimozione e la consegna debbono avvenire in stretta sequenza temporale tra loro e, quindi, necessariamente in ambito portuale"⁸.

D'altronde, l'art. 2 della Convenzione di Bruxelles espressamente richiama le operazioni di custodia, correttamente "estese", dalla sentenza del 2006, anche a quella "in porto" in attesa di consegna al destinatario.

La delimitazione operata dalla Corte, ai fini dell'applicazione della Convenzione di Bruxelles, dell'ambito spazio-temporale all'interno dell'ambito portuale, può desumersi dall'art. 3.6 il quale, con riferimento all'avviso relativo alla perdita o ai danni, dispone che lo stesso debba essere rivolto al vettore o ad un suo rappresentante "at the port of discharge", "con ciò implicitamente affermando che la presa in consegna delle merci da parte dell'aveente diritto (e di conseguenza la possibilità per quest'ultimo di dare avviso di eventuali perdite o danni) hanno luogo nel porto di scaricazione"⁹.

Non senza considerare che una qualche operazione "accessoria" rispetto al trasporto pare, addirittura, ontologicamente necessaria: che sia vero e proprio deposito o mera custodia, il compimento di operazioni accessorie non può certo sottrarre il contratto di trasporto marittimo alle Regole dell'Aja-Visby¹⁰.

E tale principio sembra affermato, paradossalmente, proprio dalla sentenza in commento laddove, testualmente richiamando il precedente orientamento del 2006, prevede la possibilità di un'attività ulteriore, funzionale alla consegna e differita nel tempo, da effettuarsi mediante custodia, "a cura diretta o indiretta del vettore nel medesimo porto di scarico".

La Corte del 2006, poi, addirittura auspica – prendendo atto della impossibilità di dilatare l'ambito di applicazione della Convenzione di Bruxelles fino al successivo trasporto via terra, come invece fa, ad esempio, la Convenzione di Varsavia in tema di trasporto aereo –

⁷ Da F. MANCINI, *Sul periodo di responsabilità*, cit. alla nota 1, pag. 541.

⁸ Così, ancora, F. MANCINI, *Sul periodo di responsabilità*, cit. alle note 1, 5 pag. 42.

⁹ F. MANCINI, *Sul periodo di responsabilità*, cit. alla nota 1, pag. 542.

¹⁰ Osserva L. TULLIO, *Responsabilità del vettore nel trasporto di cose*, in *Tratt. breve di dir. maritt.*, coordinato da A. Antonini, II, *I contratti di utilizzazione della nave e la responsabilità del vettore*, Milano, 2008, pag. 167, che "esiste un principio di unità della causa che informa le diverse prestazioni che integrano l'esecuzione del contratto di trasporto marittimo e che esclude la possibilità di pensare a un negozio autonomo di deposito, trasporto terrestre, appalto, ecc., riguardo alle operazioni che il vettore (o chi per lui) compie nelle fasi terrestri del trasporto marittimo. L'esecuzione della prestazione di trasporto inizia con la ricezione della merce dal caricatore e termina con la sua riconsegna al destinatario. Fra la consegna e la messa a bordo e fra la scaricazione e la riconsegna, la merce può rimanere in deposito nei magazzini del vettore (o per conto del vettore) o può essere oggetto di trasferimento terrestre dal magazzino alla nave o viceversa, ma ciò non implica che queste operazioni, accessorie e strumentali al trasferimento marittimo, siano oggetto di un contratto diverso dal trasporto marittimo. Insomma, l'unità della causa non può essere spezzata dalla pluralità di prestazioni che integrano il contenuto del contratto".

una estensione della Convenzione stessa anche a “*tratti di trasporto terrestre antecedenti o successivi, rispettivamente alla caricazione e alla scaricazione [...] tenuto conto che i trasporti combinati, specie a seguito della cosiddetta contaneirizzazione, sono ormai la regola*”: in tal modo, indirettamente e ulteriormente conferma come il deposito successivo alla scaricazione, nei termini visti e prima del successivo trasporto via terra, rientri *sine dubio* nella disciplina della Convenzione di Bruxelles.

Ed è questo l'ulteriore *discrimen* che la sentenza qui annotata non sembra cogliere, nonostante quanto testualmente affermato: le fasi accessorie alla scaricazione (in particolare, proprio il deposito che essa sentenza erroneamente esclude), sulle quali non richiama *testualmente* il proprio precedente, sono consentite, purchè si resti nel porto di scarico non accompagnandosi, la scaricazione, ad un trasporto ulteriore, via terra¹¹; d'altronde – si è detto – “auspicare” l'estensione anche alle successive fasi del trasporto da effettuarsi con diverso mezzo, parrebbe implicare il riconoscimento, come accessorie, di tutte le attività antecedenti al susseguente trasporto via terra: in detto trasporto – si legge sempre nella motivazione della sentenza del 2006 –, l'art. 7 della Convenzione di Bruxelles consentirebbe di derogare alla limitazione di responsabilità, ma per le fasi antecedenti alla caricazione e successive alla scaricazione, da individuarsi comunque nei termini sopra indicati¹².

Posta in questi termini la questione, si comprende ancor di più per quali ragioni l'*iter* argomentativo seguito dalla sentenza in commento non possa essere condiviso.

Non pare corretto affermare che “*nella specie il Giudice ha accertato che il destinatario non s'è presentato tempestivamente a ritirare la merce, sicchè il vettore ha stipulato un contratto di deposito che esula, appunto, dal regime della Convenzione e rimane soggetto all'ordinaria disciplina civilistica [...]*”, a meno che non si voglia enfatizzare l'inciso, contenuto nella parte motiva della sentenza, della mancata consegna “*per mesi dopo lo scarico stesso*”, desumendo che sia stata la *durata* del deposito a rompere quel nesso di consequenzialità fra rimozione e consegna che la sentenza del 2006 pure richiama. Ma, sul punto, la annotata sentenza non fornisce nessuno spunto, non consentendo, quindi, di formulare alcuna, adeguata e argomentata, ipotesi ricostruttiva¹³; inoltre, anche tale argomentazione sarebbe in contrasto, ancora una volta, con il precedente del 2006, che pure riguardava un caso in cui si era verificato “*un periodo di stazionamento più o meno lungo*”, come si è sopra anticipato.

¹¹ Alle stesse conclusioni giunge G. GUIZZI, *Una (discutibile) pronuncia*, cit. alla nota 4, pag. 958, laddove fa rientrare, argomentando anche dall'art. 7, nell'ambito di applicazione della Convenzione di Bruxelles anche le operazioni successive alla scaricazione, “*strettamente correlate alla consegna [...] e poi a maggior ragione con l'insieme degli atti e delle operazioni che si svolgono nell'ambito dell'area portuale, primo tra tutti, allora, il deposito delle merci qualora si presentino circostanze che, nonostante l'arrivo delle stesse a destinazione, ne impediscano o ritardino la consegna all'avente diritto*”.

¹² Anche G. GUIZZI, *Una (discutibile) pronuncia*, cit. alla nota 4, pag. 956, osserva come “*diversamente da quanto avvenuto nelle precedenti occasioni in cui ha avuto modo di misurarsi con il tema –dove il problema si poneva a proposito della possibilità di disciplinare alla stregua delle c.d. regole dell'Aja-Visby la responsabilità del vettore per gli eventuali danni sofferti dal carico sì a terra ma pur sempre nell'esecuzione di un'altra attività di trasporto, e così involvendo in realtà la questione più generale e di vertice dell'applicabilità del regime convenzionale che caratterizza il trasporto marittimo anche ai trasporti integrati o multimodali– nel caso di specie la Suprema Corte si è trovata a confrontarsi con una vicenda in cui i profili di autonomia dell'operazione successiva allo scarico della merce, e nella quale si è determinato il danno, si presentano decisamente più labili, e dove invece più stretta è la connessione con la prestazione tipica eseguita dal vettore marittimo*”.

¹³ Apparirebbe, comunque, assai difficile ipotizzare un esatto lasso di tempo oltre il quale far venir meno la detta “consequenzialità”, con relativa disapplicazione della Convenzione di Bruxelles, in assenza di una precisa disposizione normativa di riferimento.

3. *Brevi riflessioni sullo sbarco ex art. 454 cod. nav.*

In aggiunta a quanto, fin qui, rilevato e in *pro* del fatto che il deposito non esula dalla Convenzione di Bruxelles, depone anche la disciplina dello sbarco di cui all'art. 454 cod. nav.

Sul punto, pare opportuno precisare quanto segue.

La richiamata disposizione si compone, com'è noto, di due commi.

Nella ipotesi disciplinata dal primo – c.d. “sbarco d'ufficio”¹⁴ – il depositario è estraneo all'organizzazione vettoriale e non sarà, quindi, considerato ausiliare del vettore¹⁵; quest'ultimo “*contrae ope legis con l'ente o con l'impresa un negozio di deposito (necessario) a favore di un terzo individuato ab initio (ricevuto irreperibile o rifiutante la merce) o da individuarsi in prosieguo [...]. In questi casi, a carico dell'ente o dell'impresa depositaria sorge una responsabilità (contrattuale) nei confronti dell'avente diritto alla riconsegna (che, ove non individuato ab initio, verrà a legittimarsi mediante l'emissione da parte del vettore di un delivery order o di un buono di consegna sull'ente o sull'impresa) in base alla normativa sul contratto a favore di terzi*”¹⁶.

Altrettanto autorevole dottrina¹⁷ ha, però, osservato, con riguardo alla indicata norma (art. 454, c. 1), come questa, in pratica, non trovi applicazione, atteso che nel trasporto di cose determinate la scaricazione delle merci viene effettuata a mezzo di imprese di sbarco, a prescindere dalla presenza del destinatario; inoltre, che la custodia è ricompresa nelle operazioni accessorie al trasporto – contratto che viene definitivamente adempiuto con la consegna delle merci al destinatario –, non integrando la custodia a magazzino, in alcun modo, un contratto di deposito¹⁸: anche queste considerazioni confermerebbero l'erroneità delle conclusioni cui è giunta la sentenza qui annotata.

Ma vi è di più. Si deve, infatti, osservare come nella fattispecie in commento neppure possa trovare applicazione la indicata disciplina di cui al c. 1 dell'art. 454 se non altro perché, del mancato ritiro della merce, il vettore ha avuto contezza solo una volta pervenuta a destinazione la stessa, nessun avviso preventivo avendogli dato il destinatario; tanto è vero che, giunte a destino le merci e constatato il mancato ritiro, il vettore ha chiesto istruzioni al mittente, il quale lo ha invitato a trasportarli altrove (Pisa): richiesta – pare potersi desumere dalla

¹⁴ G. RIGHETTI, *Trasporto e deposito*, in questa *Rivista*, 1991, pag. 84; ID., *Tratt. dir. mar.*, Parte I, tomo I, Milano, 1987, pag. 830. Per la ricostruzione della problematica di cui ai c. 1 e 3 dell'art. 454 cod. nav. in termini di deposito “liberatorio”, per il vettore dall'obbligo di riconsegna, e di contratto a favore di terzo del deposito delle cose trasportate, cfr. M. IANNUZZI, *Contributo alla studio degli impedimenti alla riconsegna nei trasporti marittimi e aerei*, Milano, 1968, pag. 86 ss., e pag. 101, laddove si osserva che gli artt. 450 e 454, c. 1 e 3, cod. nav., predispongono “*mezzi di liberazione del vettore dall'obbligazione di riconsegna peculiari e semplificati rispetto alla disciplina della liberazione coattiva del debitore tracciata dal codice civile nel quadro del diritto comune delle obbligazioni. La semplificazione consiste nella previsione di un deposito liberatorio molto più agile di quello previsto dal codice civile, svincolato dalle rigorose formalità preliminari dell'offerta reale e della intimazione nonché, quel che più conta, dalla necessità dell'accettazione o della convalida giudiziaria del deposito. E tale semplificazione appare particolarmente giustificata, anzi indispensabile, in materia di traffici marittimi ed aerei, tenuto conto delle particolari esigenze di speditezza e di rapido disimpegno del vettore che caratterizzano in massimo grado tali trasporti...*”.

¹⁵ G. RIGHETTI, *Trasporto e deposito*, cit. alla nota. 11, pag. 72.

¹⁶ G. RIGHETTI, *Trasporto e deposito*, cit. alla nota. 11, pag. 84, il quale rileva, altresì, che “*ovviamente, rilevanti ai fini di tale responsabilità sono le condizioni in cui il depositario ha ricevuto la merce dal depositante poiché non il depositario bensì il vettore risponde per i danni e perdite anteriori e, viceversa, il vettore non risponde per i danni e le perdite avvenute dopo l'affidamento al depositario*”.

¹⁷ Il riferimento è a F. BERLINGIERI, *Prescrizione e decadenza nel trasporto marittimo di merci*, Padova, 1953, pag. 31.

¹⁸ G. RIGHETTI, *Trasporto e deposito*, cit. alla nota 11, pag. 72, il quale osserva come si tratti di una fattispecie cui si applica il criterio dell'assorbimento.

parte motiva della decisione in commento – accettata dallo stesso vettore, almeno per *facta concludentia*¹⁹, e poi disattesa.

Resta allora da indagare – lo si farà da qui a un attimo – se sia stato l’“abbandono” a spezzare la consequenzialità delle fasi dell’unitario contratto che era, e resta, marittimo, o se, invece, si sia dato luogo ad un distinto contratto di trasporto terrestre, pur rimasto solo *in thesi*.

Prima di procedere a ciò è, tuttavia, necessario soffermarsi brevemente sul c. 2 dell’art. 454 cod. nav.: non ritenendo, infatti – per le ragioni esposte –, essersi concretato alcuno sbarco “d’ufficio”, si può ritenere essersi verificata l’altra ipotesi, del c.d. “sbarco di amministrazione”, di cui alla norma da ultimo richiamata. Anche qui, si contendono il campo due tesi: la prima, secondo la quale la disposizione distingue fra sbarco d’amministrazione *facoltativo*, che si verifica “quando il destinatario è presente e la scaricazione a mezzo di impresa di sbarco avviene solo nell’interesse della nave per esigenze tecnico-economiche”, e *obbligatorio*, “per regolamento od ordine dell’autorità portuale nell’interesse pubblico di un maggior ordine e speditezza delle operazioni portuali”²⁰; la seconda tesi, invece, nega tale distinzione^{21 22}.

4. Sulla equiparazione – o meno – fra sbarco d’ufficio e sbarco di amministrazione

Dottrina e giurisprudenza sono divise fra chi equipara lo sbarco d’ufficio a quello di amministrazione e chi, invece, li ritiene distinti.

Secondo la prima tesi, per i danni successivi allo sbarco sono responsabili sia il vettore, in base al contratto di trasporto, che l’impresa di sbarco, in base al contratto di deposito stipulato dal vettore: contratto di deposito che si aggiunge a quello di trasporto, senza sostituirlo, e che giunge a compimento con la riconsegna della merce al destinatario²³.

¹⁹ Nella motivazione della sentenza si legge, infatti, che “sono state documentalmente accertate una serie di altre circostanze... dalle quali il giudice ha logicamente dedotto l’inadempimento e la responsabilità del vettore: la Logs, comunicatale il mancato ritiro della merce da parte della destinataria, diede disposizioni alla società della quale la Messina s’avvale (OMISSIS) di trasportare i container a (OMISSIS) per la consegna ad altro acquirente ed, a tal fine pagò una somma di danaro per le spese di stazionamento a Napoli e di trasporto a (OMISSIS)”.

²⁰ Nel primo senso A. LEFEBVRE D’OVIDIO- G. PESCATORE- L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2013, pag. 536.

²¹ F. P. COSTA, *Sulla cessazione di responsabilità del vettore nello sbarco di amministrazione: riflessi nei confronti del destinatario*, nota a Trib. Genova, 30 marzo 1984, *Weltra S.p.a. c. Ignazio Messina S.p.a.*, in questa *Rivista*, 1985, 829; secondo M. RIGHETTI, *Tratt. dir. maritt.*, P. I, tomo I, Milano, 1987, pag. 831, “lo sbarco amministrativo viene imperativamente effettuato nei grandi porti per soddisfare ad un interesse collettivo superiore (e non già esclusivo della nave) e le spese dell’intero servizio di sbarco incombono sul ricevitore. [...] Rifacendoci a quanto appena osservato sullo sbarco d’amministrazione, noi riteniamo dunque che sia la dottrina che la giurisprudenza dominanti siano in errore allorché identificano tale fattispecie con quella dell’art. 454, c. 2°. È nostra opinione che la giurisprudenza italiana [...] abbia peccato per eccesso nel seguire la dottrina impegnata a giungere ad una ricostruzione teorica unitaria ed astratta dell’istituto, prescindendo dal variegato aspetto della realtà come si presenta, invece, secondo la nostra illustrazione di cui sopra, fortemente differenziata tra porto e porto in ordine ai diversi regolamenti locali, e operando in via di una pretesa diretta applicazione dell’art. 454, c. 2°...”.

²² F. P. COSTA, *Sulla cessazione di responsabilità*, cit. alla nota. 18, pag. 825, ha osservato come la Relazione Ministeriale al Codice della navigazione (n. 265) qualifichi come “eccezionale” lo sbarco d’ufficio, e “normale” quello d’amministrazione.

²³ In applicazione di tale tesi il destinatario ha azione diretta sia contro il vettore, in base al contratto di trasporto, che contro l’impresa di sbarco, in base al contratto di deposito, esonerandosi il vettore da responsabilità al momento della consegna delle merci all’impresa di sbarco, a condizione che provi che il danno si è determinato dopo l’affidamento dei beni al depositario: *ex multis*,

La tesi che, invece, distingue fra sbarco d'ufficio e di amministrazione, afferma che il vettore non si libera con la scaricazione²⁴; l'impresa di sbarco è mandataria del vettore e, in virtù di ciò, sarà responsabile nei suoi confronti; sarà, altresì, responsabile verso il destinatario della merce, in virtù del contratto stipulato dal vettore in favore di questi^{25 26}. Di conseguenza, a differenza che nello sbarco d'ufficio, dove il vettore si libera da responsabilità, *ex lege*, con la scaricazione, "costituendo" quale responsabile il depositario, nello sbarco d'amministrazione ciò non avviene. La conseguenza è che la responsabilità del vettore cessa solo con l'effettiva riconsegna della merce al destinatario, il quale avrà azione *ex trasporto*, soggetta al termine annuale di decadenza²⁷ della Convenzione di Bruxelles, all'esito di tale consegna, non terminando la prestazione del vettore con la semplice rimessa all'impresa di sbarco. La responsabilità fra vettore e impresa di sbarco sarà, inoltre, solidale e non alternativa.

di recente, Cass., 18 gennaio 1993, n. 594, *S.p.a. Roller c. S.p.a. Siamar* in *Foro it.*, 1993, I, 2576, nota di A. MASUTTI, *Sbarco di amministrazione e responsabilità del vettore marittimo*; Cass., 3 dicembre 2003, n. 18476, *Autuori c. The Tokio Marine & Fire Insurance Company Ltd.*, in questa *Rivista*, 2005, 1290; Trib. Genova, 30 marzo 1984, cit. alla nota 18. In passato, alcune decisioni avevano richiesto, ai fini dell'esonerazione da responsabilità del vettore, non solo l'avvenuta consegna delle merci all'impresa di sbarco, ma anche che l'avente diritto fosse stato posto in condizione di controllare i beni, essendo quantomeno a conoscenza dell'avvenuto sbarco (Cass., 9 settembre 1959, n. 2569, in *Dir. maritt.*, 1960, 36 ss., nota di F. BERLINGIERI, *Ancora sulla individuazione del momento della riconsegna e sulla decorrenza della prescrizione nel trasporto di merci*): tale orientamento è stato, poi, superato da quelli successivi, fra cui i più recenti richiamati, per i danni verificatisi fra lo sbarco e la riconsegna, l'azione del destinatario sarebbe diretta nei confronti dell'impresa di sbarco, in alternativa a quella verso il vettore; quest'ultimo, inoltre, avrebbe azione di rivalsa verso l'impresa di sbarco per i danni che fosse costretto a risarcire per il periodo successivo allo sbarco. Cfr. dott. e giur. richiamate da F. P. COSTA, *Sulla cessazione di responsabilità*, cit. alla nota 18, pag. 823. Per la contraddittorietà della tesi che fa "convivere" responsabilità alternativa e azione di rivalsa, cfr. E. VOLLI *Natura ed effetti dello sbarco di amministrazione*, nota a Cass., 19 gennaio 1957, n. 117 e 18 aprile 1957, n. 1337, in *Riv. dir. nav.*, 1958, 55 il quale rileva che mancherebbero i presupposti della rivalsa ove il vettore si fosse liberato da responsabilità, provando che il danno si è verificato dopo l'affidamento della merce all'impresa di sbarco, da quel momento unica responsabile del sinistro: di rivalsa, quindi, sarebbe a parlarsi solo ove si ritenga il vettore responsabile fino alla riconsegna, per i danni verificatisi sia *ante* che *post* affidamento.

²⁴ Osserva, infatti, F. P. COSTA, *Sulla cessazione di responsabilità*, cit. alla nota 18, pag. 830, che atteso che "per utilizzare al meglio il bene nave, facendolo salpare al più presto, stipula un contratto di deposito con un'impresa di sbarco, o comunque un contratto a favore di terzi". In altri termini, "il destinatario delle merci ha azione diretta – cartolare (se è stata emessa polizza) e pattizia (in base al contratto di trasporto) – nei confronti del vettore. Ha azione diretta nei confronti dell'impresa di sbarco in base al contratto stipulato in suo favore dal vettore (tale azione, nello sbarco d'ufficio, ha fondamento *ex lege*)", pag. 835.

²⁵ Per una più puntuale ricostruzione delle diverse tesi, e per richiami di dott. e giur., v. F. P. COSTA, *Sulla cessazione di responsabilità*, cit. alla nota 18, pag. 821 ss. (il quale ritiene che non vi siano ragioni valide per unificare i due tipi di sbarco: pag. 829), cui *adde*, fra le altre, Cass., 3 dicembre 2003, n. 18476, *supra* nota 23; Cass., 18 gennaio 1993, n. 594, *supra* nota 20; Cass., 6 novembre 1992, n. 12028, *Jacky Maeder & c. S.p.a. c. Compagnia Marittima Meridionale S.r.l.*, in questa *Rivista*, 1994, 429. E v. anche F. BERLINGIERI, *Sull'art. 454 cod. nav.*, nota a Trib. Genova, 3 aprile 1986, *Ditta Mario Brambilla c/ Ignazio Messina & C. s.p.a. e Consorzio Autonomo del Porto di Genova*, in questa *Rivista*, 1987, 100, il quale pure contesta (102) l'equiparazione delle discipline dei c. 1 e 2 dell'art. 454.

²⁶ F. P. COSTA, *Sulla cessazione di responsabilità*, cit. alla nota 18, pag. 835 s.

²⁷ Non si è volutamente indagato, esulando la problematica dall'oggetto di questa breve nota, sulla circostanza che il termine annuale sia di decadenza o di prescrizione. Sulla questione si rinvia, per tutti, a S.M. CARBONE - A. LA MATTINA, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in *Tratt. Cicu-Messineo-Mengoni, continuato da Schlesinger*, Milano, 2010, pag. 543 ss.

Anche in tale ottica va, quindi, letta la più volte citata sentenza della Suprema Corte, n. 13253/2006, nella parte in cui non rende autonomo il deposito rispetto all'originario trasporto, al quale si collega nell'unitaria fase di riconsegna delle merci.

Assumono, così, carattere *tranchant* le osservazioni di autorevole dottrina²⁸, che ha osservato come “*l'inizio del termine di cui all'art. 3.6 della Convenzione di Bruxelles [...] può non coincidere con quello relativo alla scaricazione della merce dalla nave. E, per converso, tale coincidenza è possibile solamente se lo sbarco si identifica con l'effettiva tradizione della merce a favore del destinatario oppure se, quanto meno, quest'ultimo è stato posto in condizione di accertare le condizioni delle merci anche se esse risultano ancora sottratte alla sua disponibilità (in quanto scaricate e/o depositate presso l'impresa di sbarco che opera in esclusiva ed in regime di sbarco di amministrazione). [...] appare logico che nella differente situazione riconducibile allo sbarco d'ufficio [...] il decorso dei termini in esame debba avvenire al più tardi da quando il destinatario delle merci, già irreperibile, al momento del loro arrivo, ne ha ricevuto l'avviso ed è stato effettivamente posto in condizione di effettuare i dovuti controlli presso la (e di operarne il ritiro dall') «impresa di sbarco regolarmente autorizzata» nei cui magazzini la merce è stata depositata al termine del periodo temporale relativo al trasporto marittimo*”.

5. La riconsegna delle merci e la procedura di abbandono

Stante tutto quanto premesso, può ritenersi che, anche nella particolare fattispecie decisa dalla sentenza in commento, le Regole dell'Aja-Visby possano e debbano applicarsi fino alla riconsegna della merce al destinatario; e, tuttavia, la peculiarità del caso sta nel successivo abbandono, così da porre il problema del rapporto fra riconsegna e procedura di abbandono.

A tal fine, può “soccorrere” la norma di cui all'art. 281 d.lgs. 23 gennaio 1973, n. 43 (Testo unico delle leggi doganali), nella parte in cui afferma che “*fino a che non sia avvenuta la cessione, la distruzione o la vendita, gli aventi diritto possono ottenere la disponibilità delle merci presentando una dichiarazione diretta a conferire ad esse una destinazione doganale consentita...*”: tale disposizione permetterebbe di inferire che, potendo gli aventi diritto ottenere la disponibilità delle merci fino alla cessione, alla distruzione o alla vendita delle stesse, sia loro consentito, fino a quel momento appunto, vedersi riconsegnare i beni: in quest'ottica, solo all'esito delle procedure di cui sopra potrà venir meno quella riconsegna al cui effettivo verificarsi si ricollega il decorso del termine annuale di decadenza che, nella fattispecie qui esaminata, potrebbe, quindi, neppure essere spirato²⁹.

6. La conclusione del contratto di trasporto terrestre a seguito dell'accettato contrordine

Ma vi è di più: a ben vedere, infatti, nella fattispecie che qui si annota vi è una ulteriore peculiarità, che potrebbe assumere carattere dirimente rispetto a tutte le considerazioni svolte, rendendo forse ultronea anche la disamina delle problematiche relative al rapporto riconsegna-abbandono: tale peculiarità consiste nel ruolo che assume l'inadempimento all'ordine di riconsegna, accettato dal vettore (come si è, sopra, già accennato).

Tale accettazione può consentire di sostenere che il contratto di trasporto marittimo è arrivato a conclusione, trovando piena attuazione, nel momento in cui il mittente ha inviato il proprio contrordine e questo è stato fatto proprio dal vettore, per *facta concludentia*.

²⁸ Il riferimento è a S. M. CARBONE, *Contratto di trasporto*, cit. alla nota 27, pag. 562 s., ove rife. di giur. italiana e straniera (*American Hoesch Inc. v. S.S. Anbade*, in *Am. Mar. Cases*, 1971, 1217 ss.; nella giurisprudenza francese, Cass., 16 gennaio 1973, in *Dr. Mar. Fr.*, 1973, 399 ss.; Cass., 17 novembre 1992, *ibidem*, 1993, 562).

²⁹ Ciò non è, tuttavia, possibile verificare, attesa la mancanza di riferimenti specifici in sentenza.

Si legge, infatti, nella motivazione della sentenza in commento, che “sono state documentalmente accertate una serie di altre circostanze...dalle quali il giudice ha logicamente dedotto l’inadempimento e la responsabilità del vettore: la Logs, comunicatale il mancato ritiro della merce da parte della destinataria, diede disposizioni alla società della quale la Messina s’avvale (OMISSIS) di trasportare i containers a (OMISSIS) per la consegna ad altro acquirente ed, a tal fine pagò una somma di danaro per le spese di stazionamento a Napoli e di trasporto a (OMISSIS)”³⁰; la Corte ha, quindi, ritenuto essersi verificata la conclusione del contratto, propedeutica all’inadempimento e alla, conseguente, responsabilità del vettore. E da tale conclusione – del contratto – può ritenersi virtualmente verificata quella “riconsegna” alla quale dottrina e giurisprudenza ricollegano il definitivo adempimento del contratto di trasporto marittimo, pacificamente sottoposto alle Regole dell’Aja-Visby; da questo momento, ogni attività esula dalle Regole medesime, trovando attuazione la disciplina codicistica: di conseguenza, il successivo danno, derivante dalla procedura di abbandono, esulerebbe da esse Regole, per restare sottoposto alle norme civilistiche.

Quel che, in altri termini, si vuol qui sostenere è che, arrivata la merce senza danni al porto di Napoli, e ricevuto l’ordine (accettato, per le ragioni esposte) di riconsegna dei beni a Pisa si è, da quel momento, realizzato un nuovo contratto di trasporto terrestre. Tale contratto di trasporto, pur rimasto solo *in thesi*, perché mai concretizzatosi con il successivo ritrasporto, si è comunque perfezionato a seguito dell’accettazione del vettore (*i.e.* della società, ghanese, di cui questo si è avvalso)³¹, così “fuoriuscendo”, la fase successiva alla scaricazione, dalla disciplina delle Regole dell’Aja-visby: il danno è, evidentemente, imputabile al vettore per aver violato le norme codicistiche in tema di trasporto terrestre, e specificamente per la mancata esecuzione dello stesso³².

La prova di tale danno è agevolata dalla procedura di abbandono, potendo calcolarsi in base alla differenza fra il prezzo a cui le merci avrebbero dovuto essere vendute e quello realizzato a seguito di detta procedura, sicché la stessa potrebbe coadiuvare il danneggiato in punto di eventuale determinazione del pregiudizio subito, ma non di individuazione dei profili di responsabilità.

7. Conclusioni

In conclusione, le determinazioni cui è giunta la Corte non sembrano condivisibili, almeno in punto di riconduzione a diritto delle medesime: i Giudici di legittimità hanno adottato – peraltro in base ad una motivazione assai scarna – una sorta di disciplina ibrida, con la quale hanno “spezzato” il nesso causale fra le varie fasi dell’unitario trasporto marittimo, richiamando un precedente nel quale tale “rottura” si verificava solo a seguito dell’uscita delle merci dal porto, in base ad un distinto contratto di trasporto via terra; “rottura” che, erroneamente, la Corte riconduce alla semplice stipula del successivo contratto di deposito. E a tali determinazioni giunge senza in alcun modo considerare, da un lato, che il deposito non esula dalle Regole dell’Aja-Visby; dall’altro, senza dare rilievo alla procedura di abbandono, la cui conclusione pure avrebbe dato luogo alla riconsegna, nei termini esposti, probabilmente non

³⁰ Lo si è già accennato *supra*, alla nota 16. Altro profilo di indagine sarebbe quello relativo alla possibilità che la società di cui la Messina si avvaleva in Ghana possa averla validamente impegnata: tale indagine esula, però, dall’oggetto di questa breve nota; peraltro, anche tale aspetto pare pacificamente assodato dalla Suprema Corte, se non altro in base all’assunto, espresso nella motivazione della sentenza in commento, per cui “la Messina non ha contestato che quella ditta in Ghana agiva per suo conto”.

³¹ Si v., sul punto, quanto osservato alla nota precedente.

³² Su tale aspetto corretto pare il richiamo, operato dalla Corte, alle norme in tema di trasporto; non corretto appare invece, almeno a chi scrive, l’*iter* logico attraverso il quale la sentenza è giunta alla indicata conclusione, per le ragioni esposte.

determinando la decadenza per mancato decorso del termine annuale³³: in altri termini, l'anno di decadenza avrebbe dovuto essere ricalcolato – se si accoglie la tesi esposta – dalla fine della procedura di abbandono, e non dalla consegna delle merci al depositario.

Ma ciò a cui la Corte omette di dare il giusto rilievo è, soprattutto, la conclusione del successivo contratto di trasporto terrestre a seguito dell'accettato contrordine, che avrebbe comunque causato la decadenza annuale applicata dalla Corte, ma non, però, per le ragioni esposte nella sentenza.

MAURO MENICUCCI

*Professore Aggregato di Diritto della Navigazione
Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università di Salerno*

³³ Su ciò mancano, tuttavia, i necessari riferimenti temporali, non ricavabili dalla decisione annotata.

Corte di Cassazione, Sez. III, 19 marzo 2015, n. 5488

Motivi della decisione. – (*Omissis*). In primo luogo, la sentenza ha fatto corretta applicazione dei principi sanciti dal precedente di cui a Cass. n. 13253/06, soprattutto laddove questo afferma che: a) oggetto di disciplina dalla Convenzione è il trasporto per mare, per tale intendendosi un rapporto contrattuale che comprende come momento iniziale le attività preliminari al carico delle merci per come regolate nell'art. 3 (c.d. operazione di caricazione) e come momento finale quelle che si concretano, o nello scarico nel porto di arrivo e nella consegna ivi della merce senza soluzione di continuità, o dopo lo scarico, lo svolgimento di un'attività ulteriore rispetto al trasporto per mare, che non sia quella esclusivamente funzionale ad una consegna, sempre nel porto di scarico, differita nel tempo rispetto allo scarico dalla nave e concretatesi solo nella custodia (a cura diretta o a cura indiretta del vettore) nello stesso porto di scarico; b) occorre applicare il criterio della combinazione di diversi tipi contrattuali, di modo che il rapporto resta soggetto alla disciplina della Convenzione a partire dall'operazione di carichi zone e fino a quelle di scaricazione della merce dalla nave. In altri termini, la giurisprudenza evidenzia che la Convenzione della quale si discute riguarda il trasporto di merci via mare e che, siccome la sua disciplina è derogatoria di quella del codice della navigazione e dello stesso codice civile, l'estensione di una deroga non sarebbe legittima nemmeno sul piano del solo diritto interno, trattandosi di normativa di natura eccezionale (art. 14 preleggi). Sicché, il momento della "scaricazione" non può essere impropriamente dilatato fino a comprendere attività che non attengono strettamente allo scarico ed alla consegna della merce, soprattutto in ipotesi in cui la consegna non s'è neppure verificata per mesi dopo lo scarico stesso.

Nella specie, il giudice ha accertato che il destinatario non s'è presentato tempestivamente a ritirare la merce, sicché il vettore ha stipulato un contratto di deposito che esula, appunto, dal regime della Convenzione e rimane soggetto all'ordinaria disciplina civilistica. Di qui l'esclusione della decadenza invocata dall'attuale ricorrente.

Poi, sono state documentalmente accertate una serie di altre circostanze (accertamento che, come si diceva in precedenza, non è stato neppure censurato nei limiti in cui avrebbe potuto esserlo nel giudizio di cassazione) dalle quali il giudice ha logicamente dedotto l'inadempimento e la responsabilità del vettore: a) la Logs, comunicatale il mancato ritiro della merce da parte della destinataria, diede disposizioni alla società della quale la Messina s'avvale in (*omissis*) di trasportare il containers a (*omissis*) per la consegna ad altro acquirente ed, a tal fine pagò una somma di danaro per le spese di stazionamento nel porto di Napoli e di trasporto a (*omissis*); b) la Messina non ha contestato che quella ditta in (*omissis*) agiva per suo conto; c) alle attività della Dogana di Napoli (ricognizione e vendita delle merci) partecipò un incaricato dell'agenzia della Messina operante in (*omissis*); d) di tali attività la Messina (che aveva curato il deposito della merce nei magazzini napoletani) non diede alcun avviso alla Logs, sì che questa potesse evitare la vendita o controllare, almeno, il relativo prezzo.

In conclusione, può essere enunciato il principio in ragione del quale:

In tema di trasporto marittimo, dalla complessiva ricognizione delle definizioni poste nell'art. I e delle norme previste negli artt. II e III della Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, firmata a Bruxelles il 25 agosto 1924 e modificata dai Protocolli del 1968 e del 1979 (com-

plesso normativo denominato comunemente Regole dell'Aja-Visby), si evince che l'oggetto di disciplina di tale Convenzione è il trasporto per mare, per tale intendendosi un rapporto contrattuale che comprende come momento iniziale le attività preliminari al carico delle merci come regolate nell'art. III (cosiddetta operazione di "caricazione") e come momento finale quelle che si concretano nella cosiddetta "scaricazione", cioè nello scarico nel porto di arrivo e della consegna ivi della merce senza soluzione di continuità, ovvero con una soluzione temporale di continuità fra scarico e consegna. Ne consegue che non è regolata dalla predetta Convenzione (bensì dalle comuni regole del codice civile) l'ipotesi in cui il destinatario della merce non si presenti per la consegna al momento della "scaricazione" ed il vettore depositi in magazzino di terzi la merce stessa, in attesa della sua consegna.

Il ricorso deve essere dunque respinto, con condanna della ricorrente a rivalere la controparte delle spese sopportate nel giudizio di cassazione. Consegue l'assorbimento del ricorso incidentale.