

ti A.S. c. Hind Lever Chemicals Ltd.

Trib. Genova 4-XII-2002

Lloyd Italiano Assicuraz. c. Grandi Traghetti di Navig.

importanza sul mercato. A riguardo, si rileva che in terzo, qual è la ricorrente, zione diretta verso il P&I, o tenuto al rimborso al procurato di quanto da questi to al terzo danneggiato; l'asse del carico, Royal Sundadichiarazione 1 novembre fatto presente di non avere alcun pagamento di indennitativa a favore del proprietario carico-assicurato società er Chemicals Ltd. o di altre avere preso contatto con il i armatori per ottenere gar conto dei proprietari del e allo stato pertanto non ricciata. Né l'esistenza *ex se* di one sul carico può privare il della tutela cautelare invon esistere alternatività tra ei confronti del vettore ed il assicurativo tra l'istante e a assicuratrice.

posizione di cauzione. La re chiesto l'imposizione di ma come correttamente rilea della ricorrente, la misura art. 669 *undercies* c.p.c. poe re giustificato sul rilievo di esistenza del diritto della risarcimento danni da illegit-sequestro. La misura *de qua*, me efficacemente rilevato rina, costituisce una vera e ntrocautela. Nel caso, non è e diritto risarcitorio a favore ente, in quanto l'eventuale sequestro, in tesi illegittimo, ubito non dall'Anadolu, ma iratario di polizza o a tutto dalla banca creditrice ipoteon dalla resistente. vedimento trova pertanto onferma. (Omissis).

TRIBUNALE DI GENOVA 4 DICEMBRE 2002

MORA, Est.

LLOYD ITALICO ASSICURAZIONI S.P.A. (avv. A. Turci) c. GRANDI TRAGHETTI S.P.A. DI NAVIGAZIONE (avv. M. Riolfo)

Nave "Maringa"

- [1] Trasporto marittimo – Regole dell'Aja-Visby – Ambito di applicazione
- [2] Trasporto marittimo – Regole dell'Aja-Visby – Responsabilità del vettore – Ambito temporale
- [3] Trasporto marittimo – Regole dell'Aja-Visby – Responsabilità del vettore – Onere della prova
- [4] Trasporto marittimo – Riconsegna – Discarica nel terminal del vettore – Responsabilità del vettore – Sussistenza
- [5] Trasporto marittimo – Riconsegna – Riserve
- [6] Trasporto marittimo – Certificato di avaria – Valore probatorio
- [7] Trasporto marittimo – Trasporto in containers – FCL/FCL – Riserve

Il giorno 12 agosto 1994 la Grandi Traghetti S.p.a. prese in consegna a Matadi una partita di 1995 sacchi di caffè, stivata in contenitori da essa forniti e imbarcati sulla nave *Maringa*.

Successivamente allo sbarco nel porto di Genova la merce venne trasferita a mezzo ferrovia ai magazzini dell'Interporto di Rivalta Scrivia.

Allo svuotamento dei contenitori furono riscontrati sacchi bagnati e macchiati, e gli stessi contenitori presentavano lesioni alle lamiere del tetto e alle guarnizioni. I danni vennero quantificati in US\$ 6.492,62 somma che fu versata alla ricevitrice dal Lloyd Italiano Assicurazioni S.p.a. che quindi convenne in giudizio il vettore marittimo ritenendo che la responsabilità per i danni dovesse imputarsi esclusivamente allo stesso.

- [1] *La Convenzione di Bruxelles del 1924, come modificata dal Protocollo di Visby del 1968 e dal Protocollo di Bruxelles del 1979, si applica ad un trasporto internazionale di cose su polizza di carico quando il luogo di emissione della polizza o di caricazione si trova in un paese contraente.*
- [2] *Il periodo di responsabilità del vettore disciplinato dal regime uniforme è compreso tra il momento iniziale delle operazioni di caricazione delle merci sulla nave ed il momento finale della riconsegna delle stesse al destinatario.*

- [3] *La parte che intende valersi del regime di presunzione di responsabilità del vettore per perdita o avaria verificatasi nel suddetto periodo è gravata dall'onere di dimostrare l'evento dannoso e la sua collocazione in detto arco temporale, mentre al vettore, per non essere considerato responsabile, compete provare il verificarsi di un evento compreso tra i pericoli eccettuati ex art. 4 Convenzione di Bruxelles del 1924, nonché la derivazione causale del danno da quell'evento.*
- [4] *Il vettore rimane responsabile in qualità di custode fino alla riconsegna della merce al destinatario anche quando la merce è stata scaricata nel terminal del vettore.*
- [5] *In mancanza di riserva scritta all'atto della riconsegna, o nei tre giorni successivi se le perdite o avarie non sono apparenti, le merci si presumono consegnate in conformità alle indicazioni di polizza e incombe al ricevitore l'onere di provare che le merci si sono danneggiate per causa imputabile al vettore.*
- [6] *Le perizie sulle condizioni del carico possono essere valorizzate dal giudice di merito come fonte del proprio convincimento purché il vettore sia intervenuto alla constatazione del danno o almeno sia stato posto in grado, mediante tempestivo avviso, di intervenire.*
- [7] *Nel trasporto in containers alla condizione FCL/FCL ("full container load") il danno (bagnamento) accertato all'apertura del container deve ritenersi essere occorso durante il periodo del trasporto ove il container, sulle cui condizioni esterne non erano state formulate riserve in polizza, risulta danneggiato alla riconsegna.*

[1] L'esigenza del carattere internazionale del trasporto, non esplicitata nell'art. 10 del testo delle Regole dell'Aja, è ora menzionata nel testo dell'articolo 10, come modificato dal Protocollo del 1968. Egualmente è ora chiarito il carattere esclusivamente oggettivo dell'internazionalità, in quanto l'art. 10 delle Regole dell'Aja-Visby precisa che esse si applicano "whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person".

[2] Questa affermazione è corretta per quanto attiene alla determinazione del periodo di responsabilità del vettore. Non lo è invece per quanto attiene all'ambito di applicazione delle Regole dell'Aja-Visby, che è limitato al periodo intercorrente tra l'inizio dell'imbarco e il termine dello sbarco.

[3] Questa massima è anch'essa imprecisa, per effetto dell'imprecisione di quella precedente. Invero se per invocare la responsabilità del vettore il ricevitore ha soltanto l'onere di provare la perdita o il danno e che l'una o l'altra si sono verificati durante il periodo di responsabilità del vettore, quest'ultimo per invocare il regime delle Regole dell'Aja-Visby deve dimostrare che la perdita o il danno si sono verificate durante il periodo di applicazione delle stesse.

[4] Poiché la responsabilità del vettore ha termine con la riconsegna, è ovvio che

presunzione di responsabilità nel suddetto periodo è quella sua collocazione in dettare considerato responsabile compreso tra i pericoli eccezionali '924, nonché la derivazio-

custode fino alla riconsegna merce è stata scaricata nel

riconsegna, o nei tre giorni apparenti, le merci si presunono di polizza e incombe al rilanneggiare per causa im-

no essere valorizzate dal cimento purché il vettore almeno sia stato posto in vi.

CL/FCL ("full container" "ura del container deve ri-orto ove il container, sulle riserve in polizza, ri-

to, non esplicitata nell'art. 10 dell'articolo 10, come modificato esclusivamente oggi. Le dell'Aja-Visby precisa che ship, the carrier, the shipper,

e alla determinazione del peso, tanto attiene all'ambito di applicazione intercorrente tra l'inizio

o dell'imprecisione di quella fatto il ricevitore ha soltanto a si sono verificati durante il "ocare il regime delle Regole sono verificate durante il pe-

on la riconsegna, è ovvio che

Motivi della decisione. – Secondo l'assunto di parte convenuta non è stata offerta alcuna prova né prodotto alcun documento idoneo a fornire la

prova che gli asseriti danni si sono verificati al momento dell'affidamento della merce al vettore marittimo e che anzi l'esistenza di tali danni fu rileva-

essa perdura quando le merci, dopo lo sbarco, sono depositate nel suo terminal e rimangono, quindi, nella sua custodia. Per quanto concerne il momento finale della prestazione del vettore nel caso di affidamento delle merci ad una impresa di sbarco ovvero ad un terminalista la giurisprudenza è contrastante. Nel senso che la prestazione ha termine con la consegna al terminalista vedasi, da ultimo, Cass. 18 gennaio 1993, n. 594, *Roller S.p.a. c. Siamar S.p.a.*, in questa *Rivista*, 1993, 708; nel senso invece che essa ha termine con l'effettiva consegna al ricevitore si è pronunciata una ormai risalente giurisprudenza genovese: così Trib. Genova 25 marzo 1952, *Le Assicurazioni d'Italia c. Ignazio Messina & C.*, *ivi*, 1952, 620 e *ivi* precedenti.

[5] L'art. 3.6 delle Regole dell'Aja-Visby, secondo il quale in assenza di comunicazione al vettore della perdita e del danno alle merci e della loro generale natura al momento della riconsegna, ovvero entro tre giorni dalla riconsegna nel caso di perdita o danni non apparenti, la riconsegna costituisce presunzione di conformità della merce alla sua descrizione in polizza, ha dato luogo a interpretazioni difformi. Invero non ha molto senso creare una presunzione di consegna conforme quando è onere del ricevitore fornire la prova della perdita o del danno durante il periodo in cui la merce era nella custodia del vettore. Né può ritenersi che la semplice comunicazione della esistenza di una perdita o di un danno costituisca tale prova. Quindi in realtà la norma è inutile, a meno che la riserva possa costituire un primo elemento ai fini della esistenza di una presunzione di non conformità ex art. 2729 cod. civ.

È quindi comprensibile che il Tribunale di Genova, seguendo un suo antico (e criticato) precedente del 22 maggio 1957 in causa *Compagnia d'Assicurazioni Alpina S.A. c. Ditta Hugo Trumphy*, in questa *Rivista*, 1957, 425, abbia cercato di dare un senso alla norma in esame affermando che in difetto di riserva il ricevitore ha un onere probatorio maggiore, e deve, cioè provare la colpa del vettore. Ma in tal modo si fa dire alla norma quello che non dispone, in quanto la prova dei fatti impeditivi è a carico del vettore.

La prevalente giurisprudenza non ha approfondito il problema, limitandosi a parafrasare la norma e ad affermare che in difetto di riserva sorge un'apresunzione di consegna conforme. Recentemente la Cassazione, nella sua sentenza 14 febbraio 2001, n. 2135, in causa *Brendani AB c. Soc. Magazzini Generali Silos & Frigoriferi*, *ivi*, 2002, 227, richiamandosi ad un suo precedente del 23 gennaio 1980, n. 542, ha affermato che il ricevitore che non abbia provveduto a denunciare la perdita o il danno, "assume l'onere della relativa prova contro la presunzione *iuris tantum*, operante in favore del vettore, di conformità delle cose consegnate alle indicazioni contenute nel documento del trasporto". Il Supremo Collegio sembra, quindi, aver ritenuto che la denuncia annulla la presunzione di consegna conforme e esime il ricevitore dall'onere di provare la perdita o il danno. Ma il solo fatto che le Regole dell'Aja-Visby contengano una norma inutile non può giustificare una così grave alterazione dei criteri fondamentali relativi alla distribuzione dell'onere probatorio. Del resto, che questa non sia stata l'intenzione dei redattori della norma nell'ormai lontano 1921 risulta dai lavori preparatori: la funzione della

ta in un momento successivo alla riconsegna della merce al porto di destino e cioè al momento dell'arrivo presso i magazzini di Rivalta Scrivia a seguito dell'ulteriore trasporto tramite ferrovia.

In primo luogo occorre individuare la normativa applicabile al caso *de quo*.

- [1] La Convenzione di Bruxelles del 1924, come modificata dal Protocollo di Visby del 1968 e dal Protocollo di Bruxelles del 1979, si applica qualora

si sia in presenza di un trasporto internazionale di cose su polizza di carico in presenza dei criteri di collegamento stabiliti dall'art. 10 della stessa Convenzione, ossia quando il luogo di emissione della polizza o di caricazione si trova in un paese contraente la Convenzione.

Poiché la polizza è stata emessa in un paese che ha aderito alla Convenzione ne consegue l'applicabilità delle disposizioni in essa contenute.

Il periodo di responsabilità del vet- [2]

norma era, invero, stata quella di escludere, che la mancanza di denuncia comportasse la decadenza dei diritti del ricevitore, come invece era previsto nelle leggi di molti paesi marittimi, tra cui la Francia e l'Italia (*The Travaux préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules*, editi da F. BERLINGIERI, Anversa, 1997, pag. 267 e segg.).

La portata della disposizione relativa alla denuncia della perdita o del danno è ritornata alla ribalta quest'anno, in occasione dell'esame di una norma quasi dello stesso tenore di quella di cui all'art. 3.6 delle Regole dell'Aja-Visby contenuta nel progetto di una nuova convenzione sul trasporto di cose porta a porta elaborato dal Comité Maritime International e attualmente all'esame del Working Group on Transport Law dell'UNCITRAL. Nel testo del progetto è ora contenuta, nell'art. 14.1, una disposizione molto chiara in ordine all'onere del ricevitore di provare il fatto costitutivo della responsabilità del vettore. Tale articolo infatti così dispone:

"Article 14. Basis of liability

"1. The carrier shall be liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the [claimant] proves that

(a) The loss, damage, or delay; or

(b) The occurrence that caused [or contributed to] the loss, damage, or delay took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 3, unless [and to the extent] the carrier proves that neither its fault nor the fault of any person mentioned in article 14 bis caused [or contributed to] the loss, damage or delay.

[6] Giurisprudenza costante. Vedasi da ultimo Trib. Genova 29 giugno 1998, *Uni Europe Assurance c. Ag. Mar. Efispan*, in questa *Rivista*, 2000, 1407 e ivi precedenti.

[7] Il Tribunale di Genova ha implicitamente attribuito il danno da bagnamento alla penetrazione di acqua nell'interno del container attraverso le lesioni al container riscontrate al momento della riconsegna. Su tale presupposto la decisione appare corretta, poiché in mancanza di riserve in polizza sulle condizioni esterne del container la prova che le lesioni sussistevano al momento della consegna del container al vettore non è ammissibile nei confronti del terzo portatore della polizza di carico (art. 3.4 delle Regole dell'Aja-Visby).

F.B.

17. c. *Grandi Traghetti di Navig.*

Trib. Genova 4-XII-2002

Lloyd Italiano Assicuraz. c. Grandi Traghetti di Navig.

«senza di un trasporto in le di cose su polizza di carianza dei criteri di collegabilità dall'art. 10 della stessa ne, ossia quando il luogo di della polizza o di caricazio- in un paese contraente la ne.
a polizza è stata emessa in he ha aderito alla Conven- nsegue l'applicabilità delle i in essa contenute.
lo di responsabilità del vet- [2]

nza di denuncia comportasse visto nelle leggi di molti paesi *Articles of the Hague Rules and*, 1997, pag. 267 e segg.). della perdita o del danno è ri- una norma quasi dello stesso sby contenuta nel progetto di elaborato dal Comité Mariti- Group on Transport Law del- dell'art. 14.1, una disposizione e il fatto costitutivo della re-

om loss of or damage to the ant] proves that

to] the loss, damage, or delay responsibility as defined in oves that neither its fault nor aused [or contributed to] the

Genova 29 giugno 1998, *Uni* 200, 1407 e ivi precedenti. uito il danno da bagnamento verso le lesioni al container ri- to la decisione appare corret- ti esterne del container la pro- del container al vettore non è di carico (art. 3.4 delle Rego-

F.B.

tore disciplinato dal regime uniforme comprende il momento iniziale delle operazioni di caricazione delle merci sulla nave fino al momento finale della riconsegna delle stesse al destinatario.

[3] La parte che intende valersi del regime di presunzione di responsabilità del vettore per perdita o avaria verificatasi nel suddetto periodo è gravata dall'onere di dimostrare l'evento dannoso e la sua collocazione in detto arco temporale, mentre al vettore, per non essere considerato responsabile, compete provare il verificarsi di un evento compreso tra i pericoli eccezionali ex art. 4 Convenzione di Bruxelles, nonché la derivazione causale del danno da quell'evento.

[4] Ciò significa che il vettore rimane responsabile in qualità di custode fino alla riconsegna della merce al destinatario. Accade sovente, peraltro, che le merci non vengano consegnate direttamente al destinatario al momento dello sbarco ma che siano affidate ad un'impresa di sbarco affinché sia quest'ultima a provvedere alla materiale consegna delle merci all'avente diritto. In tali casi, tuttavia, il vettore, per essere esonerato da responsabilità, deve provare che i danni o le avarie si sono verificate successivamente alla consegna delle merci all'impresa di sbarco, altrimenti, occorre comunque far capo ai principi generali e considerare cessato l'obbligo di custodia del vettore solo con il ritiro della merce da parte del ricevitore dai magazzini portuali, purché il ricevitore non abbia avuto la possibilità di procedere alle operazioni di sbarco.

Nel caso di specie non risulta, peraltro, che la merce sia stata affidata ad un'impresa di sbarco autorizzata, anzi la merce, sulla base dei buoni di consegna rilasciati dalla convenuta allo spedizioniere dei ricevitori (v. doc.

da 3 a 9 di parte convenuta), doveva essere ritirata presso il terminal della convenuta a Genova cosicché quest'ultima deve ritenersi responsabile della custodia della merce fino al momento del suo ritiro da parte degli aventi diritto.

La merce è stata ritirata dagli spedizionieri dei ricevitori in data 21 settembre 1994 come risulta dai buoni di consegna rilasciati dalla convenuta compagnia di navigazione e altresì vettore marittimo (v. doc. da 3 a 9 di parte convenuta), senza peraltro far constatare le dedotte avarie, mediante riserve scritte, all'atto della riconsegna o nei tre giorni successivi se le perdite o i danni non sono apparenti.

In tali casi il ricevitore assume, pertanto, l'onere di provare, contro la presunzione *iuris tantum* in favore del vettore, che le merci si sono danneggiate per causa imputabile al vettore. In assenza della riserva le merci, infatti, si presumono riconsegnate in conformità alle indicazioni contenute nella polizza. Non rileva la circostanza che le riserve potevano essere apposte solo al momento dell'apertura dei contenitori presso i magazzini della ricevitrice, poiché gli spedizionieri hanno agito in veste di mandanti con rappresentanza dei ricevitori, come si desume dal reclamo del 14 ottobre 1994 diretto alla convenuta (doc. n. 2 di parte attrice) nel quale si qualificano "ricevitori" della partita di merce in esame.

Si tratta a questo punto di verificare se parte attrice abbia assolto l'onere su di lei incombente di provare che i container si sono lesionati durante il trasporto marittimo, e se conseguentemente, come dalla stessa asseritamente affermato, il bagnamento dei sacchi di caffè contenuto nei container è avvenuto a causa delle infiltrazioni di acqua nelle rotture dei conte-

nitore verificatesi nel tempo in cui si trovavano sotto la custodia del vettore marittimo. Occorre individuare se parte attrice ha fornito prove documentali e testimoniali idonee a suffragare la suddetta circostanza.

Dalla relazione peritale del commissario d'avaria chiamato a presenziare alle operazioni di accertamento dei danni risulta che "i 292 sacchi avariati sono stati danneggiati da acqua dolce penetrata nei contenitori attraverso le rotture ... Al momento dello svuotamento il caffè danneggiato era in avanzato stato di fermentazione. La penetrazione d'acqua nei contenitori risale pertanto alle prime fasi del trasporto marittimo".

[6] Per costante giurisprudenza si ricorda che le perizie sulle condizioni del carico possono essere valorizzate dal giudice di merito come fonte del proprio convincimento purché il vettore sia intervenuto alla constatazione del danno o almeno sia stato in grado, mediante tempestivo avviso, di intervenire.

Risulta che in data 30 settembre 1994, senza che in tale arco di tempo vi fosse alcun riscontro da parte del vettore marittimo.

Dalle osservazioni peritali, peraltro, si desumerebbe che le partite di caffè si deteriorarono a causa delle infiltrazioni d'acqua penetrate nei container che presentavano a loro volta delle lesioni. Il perito a pag. 9 della perizia riferisce, in relazione al contenitore ICSU 342680/0, che: "il contenitore esaminato durante lo svuota-

mento, presentava una lesione nella lamiera del tetto in corrispondenza della saldatura con il longherone stesso". La testimonianza resa dal perito sig. Franco Gavoglio ha, inoltre, confermato, la propria relazione peritale.

Si deve, peraltro, precisare che il trasporto delle merci *de quo* è stato effettuato tramite contenitori a condizioni FCL/FCL ("full container load"), come indicato nelle polizze di carico prodotte, che indica una situazione in cui il caricatore provvede a reperire il container ed a riempirlo interamente con la merce presentandolo al vettore già riempito, chiuso e sigillato e quindi l'oggetto del trasporto non è rappresentato dai colli stivati al suo interno ma dallo stesso contenitore. Tale modalità di trasporto implica che le uniche riserve apponibili dal vettore sulla polizza di carico al momento della caricazione possono riguardare le condizioni esterne del contenitore e l'integrità dei sigilli non essendo possibile per il vettore conoscere il contenuto dei containers. Risulta, quindi, che, non risultando nella polizza di carico riserve circa le condizioni esterne dei contenitori al momento della caricazione, gli stessi furono imbarcati integri dal vettore.

Ne consegue che sulla base delle risultanze peritali e della mancanza di riserve sulla polizza di carico circa la condizione esterna dei container, il vettore marittimo deve ritenersi responsabile per i danni occorsi alla partita di cui è causa. (*Omissis*).

[1]

[2]

[1]

[2]