

# Il trasporto internazionale delle merci via mare

---

**M** MARGIOTTA  
STUDIO LEGALE & PARTNERS

# Il diritto della navigazione

Insieme delle norme regolanti la materia della navigazione, sia essa marittima, interna (fiumi, canali, laghi) o aerea.

La navigazione è poi qualificata:

- a) Dai mezzi con cui viene attuata (nave, aeromobile, ...)
- b) Dall'ambiente (mare, acque interne, spazio aereo, ...)
- c) Dalle finalità (private o pubbliche, commerciali, di ricerca, ...)

# Caratteristiche del diritto della navigazione

- 1) Diritto speciale (sistema di norme che introducono istituti tipici, esclusivi del diritto della navigazione e sconosciuti al diritto comune)
- 2) Diritto autonomo: è disciplinato da un sistema di norme staccato dal codice civile
- 3) Carattere internazionale: molti aspetti sono normati all'interno di convenzioni internazionali
- 4) Forte origine consuetudinaria (ampio rilievo degli usi)

# Le fonti del diritto della navigazione

- 1) Codice della navigazione (21 aprile 1942): le norme del codice costituiscono il diritto generale della navigazione rispetto alle norme di diritto della navigazione contenute nelle altre leggi, che si pongono come diritto speciale
- 2) Convenzioni internazionali: stipulate dagli organi internazionali specializzati allo scopo di uniformare le legislazioni dei singoli Paesi e soddisfare le esigenze del commercio fornendo una situazione omogenea. (dopo che sono state rese esecutive dall'ordinamento italiano, costituiscono norme interne internazionalmente uniformi che hanno carattere di specialità rispetto alla normativa interna. Restano pertanto sottoposti alle regole di diritto uniforme tutti i rapporti compresi nella sfera di applicazione delle singole convenzioni)

# Le fonti del diritto della navigazione

- 3) Regolamenti: hanno funzione integrativa delle leggi, ma non possono disporre in maniera contraria né abrogarle
- 4) Usi: agli usi deve farsi ricorso prima di procedere all'applicazione del diritto comune
- 5) Analogia
- 6) Diritto comune (complesso di norme che regolano ogni ramo del diritto civile)

# Il contratto di trasporto di cose

Contratto consensuale con cui il vettore si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire cose da un luogo all'altro (art.1678 cod.civ.)

Il codice della navigazione disciplina il trasporto di cose per acqua distinto in due figure:

- 1) Trasporto di cose determinate o singole (eseguito con veicoli in servizio di linea)
- 2) Trasporto di carico totale o parziale (eseguito con navi libere, poste dai vettori sul mercato)

# Disciplina legislativa

- Se il trasporto è interno, si applicano il Codice della Navigazione e, per quanto dal medesimo non disciplinato, il Codice Civile.
- Se il trasporto è internazionale, l'art.10 del Cod.Nav. Dispone che lo stesso è regolato dalla legge nazionale della nave, salva diversa volontà delle parti (c.d. legge della bandiera)
- Nella pratica, il trasporto marittimo internazionale è regolato dalle Convenzioni internazionali

# Ambito internazionale - Trasporto Marittimo

- Convenzione di Bruxelles del 25.8.1924 sulla polizza di carico, e successivi protocolli di modifica. (Bruxelles 23.2.1968 - Regole dell'Aja - Visby 21.12.1979)
- Regole di Amburgo del 31.3.1978
- Regole di Rotterdam («United Nations Convention on international carriage of goods wholly or partly by sea, 2009») non ancora ratificata dal governo italiano, ha disposto per i c.d. «trasporti door to door».

# Ambito internazionale - Trasporto Marittimo

La convenzione di Bruxelles come successivamente modificata si applica a tutti i contratti di trasporto per i quali sia stata emessa una polizza di carico in uno Stato contraente e che presentino caratteri di internazionalità oggettiva (nel senso che il trasporto abbia inizio e termine in porti di Stati diversi)

# Gli accordi negoziali tra le parti

Massima rilevanza hanno poi gli accordi negoziali tra le parti: con gli accordi contrattuali (es. condizioni generali di trasporto), le parti spesso assoggettano il trasporto ad una particolare normativa, dettano regole non disciplinate dalla normativa, pattuiscono limiti o deroghe, dando vita ad un regolamento contrattuale delle rispettive obbligazioni.

# Le clausole di compravendita e gli INCOTERMS

La disciplina del trasporto marittimo spesso si intreccia con le clausole inserite tra le parti nel contratto di compravendita, che fanno riferimento a spese e rischi di caricamento:

- C.I.F. (il caricatore si assume di regola il rischio dal momento in cui è avvenuto il caricamento)
- F.O.B. (il venditore si assume anche le spese del caricamento della merce)
- F.A.S. (il venditore si assume le spese di trasporto e con esse il rischio del viaggio e dell'eventuale perimento della merce)

# I documenti nel trasporto marittimo



# I Titoli Rappresentativi (art.1996 cod.civ.)

I titoli rappresentativi di merci attribuiscono al possessore il diritto alla consegna delle merci che sono in essi specificate, il possesso delle medesime e il potere di disporne mediante trasferimento del titolo.

I titoli rappresentativi di merce comprendono i titoli di deposito (fede di deposito e nota di pegno) ed i titoli di trasporto, e possono essere rappresentativi anche di altri rapporti (es. le azioni sono titoli emessi a causa del rapporto societario).

Grande importanza nel trasporto marittimo.

# I documenti nel trasporto marittimo

- La disciplina della polizza di carico è contenuta nel Codice della Navigazione italiano (che tuttavia trova raramente applicazione) e in Convenzioni internazionali, e più precisamente nella Convenzione internazionale per l'unificazione di alcune regole in tema di polizza di carico, sottoscritta a Bruxelles il 25 agosto 1924, approvata e resa esecutiva in Italia con R.D.L. 6 gennaio 1928, n. 1958.
- Tale Convenzione è stata modificata con due protocolli aggiuntivi firmati a Bruxelles il 23 febbraio 1968 ed il 21 dicembre 1979, ratificati dall'Italia, ed è stata sottoposta a completa revisione ad Amburgo il 31 marzo 1978.

Bill of Lading - In italiano “polizza di carico”, (in francese «Connaissance», in tedesco «Konnossement») è il più importante documento di trasporto, a livello internazionale.

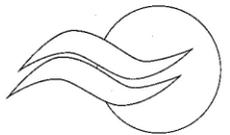
Il documento in sintesi costituisce:

- a) ricevuta di presa in consegna della merce da parte del vettore;
- b) prova dell'esistenza di un contratto di trasporto;
- c) documento di proprietà delle merci.

Shipper \_\_\_\_\_

**BILL OF LADING** No. \_\_\_\_\_

Consignee (if "To Order" so indicate) \_\_\_\_\_



**GPS GENOA PORT SERVICE**

Notify Party (No Claim shall attach for failure to notify) \_\_\_\_\_

RECEIVED by the Carrier the Goods as specified below in apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed, authorised or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding.

The particulars given below as stated by the Shipper and the weight, measure, quantity, condition, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier.

Pre-Carriage By*	Place of Receipt*	For Delivery of Goods, Please Apply to		
Ocean Vessel & Voyage No.	Port of Loading			
Port of Discharge	Place of Delivery*	Final Destination (For Customs Reference Only)		
Container No. & Seal No. Marks & Nos.	Number of P' kgs., Containers or Shipping Units	Description of Goods	Gross Weight (Kilos)	Measurement (Cubic Meter)

Total Number of Packages, Containers or Shipping Units (in Words)	Temperature Control Instructions	Declared Value for Carriage
---	----------------------------------	-----------------------------

The Merchant declares the goods stated above is transacted under the standard INCOTERMS 1990 as hereunder indicated

Departure	Main Carriage Unpaid			Main Carriage Paid				Arrival				
EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAF	DES	DEQ	DDU	DDP

Freight & Charges (Currency )	Revenue Ton x Rate/Per (Unit)	Prepaid	Collect
		Collection Fee %	

Exchange Rate	Freight Prepaid at	Freight Collect & Payable at	Place of B(s)/L Issued	Dated
	Total in Local Currency	Number of Original B(s)/L Issued	IN WITNESS whereof one (1) original Bill of Lading has been signed if not otherwise stated above, the same being accomplished the other (s), if any, to be void. If required by the Carrier one (1) original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the Goods or delivery order.	

Certified goods shipped on board the vessel mentioned above  
Validated \_\_\_\_\_ by \_\_\_\_\_

\*\*\* - applicable for Through and/or Combined Transport

# La polizza di carico è quindi un documento:

- letterale: le indicazioni riportate sulla BOL sono chiaramente espresse e non hanno bisogno di interpretazione;
- causale: sottintende la promessa da parte del comandante di riconsegnare la merce a destino al possessore o legittimo portatore dell'originale della polizza;
- astratto: l'obbligazione di riconsegna insita nel documento non è accessoria ad altre obbligazioni (il capitano della nave non può rifiutarsi di riconsegnare la merce al legittimo portatore della BOL anche in presenza di eventuali creditori del portatore che accampassero diritti sulla merce);
- rappresentativo: rappresenta simbolicamente le merci così come un assegno circolare rappresenta una somma di denaro;
- negoziabile: può essere trasferito a terzi assumendo le caratteristiche di titolo di credito.

- La polizza di carico è dunque un documento "rappresentativo" di merce caricata su di una determinata nave (ship) in forza di un contratto di noleggio o di un contratto di trasporto.
- Il termine rappresentativo significa che il (legittimo) possessore del documento ha diritto di farsi consegnare la merce all'arrivo.
- Solitamente si tratta di un documento "all'ordine" che si trasferisce mediante girata ("endorsement").

# La polizza di carico deve indicare:

- il caricatore (forwarder)
- il nome della nave
- il porto d'imbarco (loading)
- il porto di sbarco (unloading)
- la data prevista di partenza (sailing date)
- il nome e la firma del vettore (carrier)
- la descrizione della merce così come indicata dal caricatore (clausola "said to contain") il suo valore e le condizioni di resa secondo l'Incoterms (FOB, CIF, ecc,)
- natura, qualità e quantità delle cose da trasportare, nonchè numero dei colli e marche che li contrassegnano
- stato apparente delle merci e degli imballaggi
- l'annotazione di merce "a bordo" (on board) datata e firmata dal capitano (master) della nave.

LA B/L riporta, nelle clausole stampate sul retro, le condizioni generali di trasporto, indicando la convenzione di riferimento cui si è inteso assoggettare il trasporto, o le norme pattizie cui la compagnia di navigazione assoggetta il trasporto marittimo.

Gli aspetti regolati da dette condizioni di trasporto sono:

- Compilazione della BL
- Dichiarazione di peso, misura, qualità, ecc.
- Diritto del vettore di controllare le dichiarazioni del venditore
- Condizionamento e montatura dei colli: responsabilità del comandante e del vettore
- Rischi della navigazione escludenti la responsabilità del vettore
- Riserve sull'imballaggio

- Facoltà del comandante di regolare la navigazione
- Casi di quarantena, blocco, guerra, ....
- Trasbordi
- Facoltà del vettore di variare itinerari e scali
- Divieto di cambio di destinazione a BL emessa
- Nolo
- Ritiro della merce
- Divieto di abbandono delle cose caricate
- Diritto di interruzione e di pegno sulle cose caricate e facoltà di vendita
- Sbarco della merce
- Presenza del ricevitore allo sbarco
- Facoltà del vettore di depositare la merce in assenza del ricevitore
- Spese di verifica

- Reclami, scadenza, termini per le ricerche, prescrizioni
- Ricostituzione di colli scondizionati
- Carichi alla rinfusa
- Indennizzo in caso di danneggiamento o perdita dei colli, limite di responsabilità
- Spese occorse per il salvataggio delle merci, pagamento degli oneri a carattere di avaria generale
- Avaria generale
- Domande di indennità azione giudiziaria, legge applicabile e foro competente

# La polizza di carico deve quindi assolvere a tre funzioni:

- 1) certifica la presa in carico delle merci da parte del vettore marittimo e/o di un suo agente;
- 2) comprova l'esistenza e il contenuto del contratto di trasporto inerente le merci in essa descritte;
- 3) attribuisce al detentore del titolo il possesso delle merci e il potere di trasmettere tale possesso ad altri attraverso il suo trasferimento, che si perfeziona mediante girata.

Oltre alla funzione di ricevuta rilasciata dall'armatore o dal comandante della nave al caricatore attestante l'avvenuto caricamento della merce a bordo, la polizza di carico ha dunque quella di documento probatorio del contratto di trasporto e quella di titolo di credito rappresentativo della merce viaggiante per mare e incorporante il diritto alla consegna della merce stessa.

La polizza di carico si definisce “netta” o “pulita”, quando la merce appare in buono stato e la polizza non contiene riserve; “sporca”, se riporta osservazioni del comandante circa il cattivo stato della merce caricata.

# Le principali caratteristiche della polizza di carico marittima sono dunque sintetizzabili come segue:

- a) è titolo di credito negoziabile, che si presta, cioè, al trasferimento a terzi dei diritti sulle merci (anche durante il viaggio della stessa) mediante una semplice "girata";
- b) è titolo rappresentativo delle merci descritte nel documento, che consente al suo legittimo possessore, e solo a lui, il ritiro delle merci a destino su presentazione dell'originale del titolo stesso;
- c) è titolo frazionabile, perché se il carico, anche durante il viaggio, viene destinato a più compratori, il vettore e/o il suo agente, possono, su richiesta del mittente, frazionare la polizza di carico in tanti ordini di consegna (delivery orders), a seconda di quanti saranno i destinatari della merce;
- d) viaggia separatamente dalla merce, in quanto titolo rappresentativo della stessa e, quindi, perviene al destinatario solitamente tramite i "meccanismi" propri della vendita su documenti. Solo quando il destinatario (consignee) sia entrato in possesso del documento potrà svincolare il carico al suo arrivo in porto;

- Le polizze di carico sono emesse in almeno due originali, In pratica, però, il set completo delle polizze tipicamente consiste di tre (ed eccezionalmente anche quattro) originali.
- L'utilizzo del primo originale rende nulli tutti gli altri, a evitare il rischio che si presentino altri portatori a richiedere lo svincolo della merce già rilasciata dietro presentazione del primo originale.
- Negli originali è inserita una clausola in virtù della quale quando uno di essi viene onorato, attraverso la consegna della merce, gli altri si considerano nulli.
- Le polizze recano frequentemente il cosiddetto "notify" (letteralmente: "notificare a.....") e cioè l'indicazione del soggetto che deve essere avvisato dell'avvenuto arrivo a destino della merce.

La polizza di carico è detta "ricevuta per l'imbarco" se è emessa dall'armatore prima dell'imbarco della merce sulla nave, all'atto della consegna della stessa sulla banchina ai suoi incaricati o magazzinieri.

Le polizze di carico marittime, dunque, assumono due differenti tipi di connotazioni:

- "shipped": emessa successivamente al caricamento a bordo, quando, cioè, viene richiesta una polizza di carico "on board";
- "received": emessa dopo la presa in consegna della merce e prima del caricamento a bordo. In questo caso non si tratta di una BL vera e propria: è il buono d'imbarco che accompagna la merce fino al momento dell'imbarco, e che con la dicitura master's receipt/dichiarazione del comandante o Mate's receipt/dichiarazione del primo ufficiale, al momento dell'imbarco diventa ricevuta di bordo.

Il legittimo possessore della polizza di carico ha diritto di ottenere dal vettore la consegna della merce indicata nel titolo contro consegna della polizza.

Accade però frequentemente, spesso anche a causa di disservizi postali, che quando la nave giunge al porto di arrivo il destinatario della merce non sia ancora in possesso della polizza.

In tali casi il vettore non potrebbe, a stretto rigore, riconsegnare la merce: per ovviare a ciò è invalso nella pratica commerciale l'uso (riconosciuto legittimo anche in sede giurisprudenziale), da parte del destinatario, di rilasciare al vettore una lettera di garanzia emessa da una banca (*letter of indemnity*), in virtù della quale questi viene manlevato da tutte le conseguenze derivanti dalla consegna della merce senza contestuale presentazione e consegna della polizza di carico.

Tale lettera di garanzia deve avere validità fino al momento in cui il destinatario acquista disponibilità della polizza e ne effettua la consegna al vettore, che non è tuttavia obbligato ad accettare (molte compagnie in effetti rifiutano).

Allo scopo di coprire concretamente le responsabilità del vettore, la lettera di garanzia deve comprendere tutte le conseguenze derivanti dalla consegna della merce, la quale viene comunque effettuata alle condizioni di polizza.

Diversamente, in caso di smarrimento della polizza, è necessario procedere con procedura di ammortamento della polizza e successiva pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.

# Il provvedimento del Tribunale



## TRIBUNALE ORDINARIO DELLA SPEZIA

N. 1658/18 Ruolo Generale Volontaria Giurisdizione

IL PRESIDENTE

Letto il ricorso ex art. 2016 cod. civ. depositato in data 24.10.2018 dalla ZUST & BACHMEIER SA, in persona del legale rappresentante pro tempore, difesa e rappresentata dall'Avv. Germano Margiotta, per l'ammortamento della seguente polizza di carico - Bill of Landing n.:

ARKSPE0000032970

emessa dalla società Arkas Container Transport SA, società di diritto turco, corrispondente in Italia alla Arks Italia S.r.l. con sede legale in Genova, Ponte Morosini n. 59/3 in favore della società ricorrente e relativa alla merce indicata nella citata polizza di carico;

vista la denuncia di smarrimento del 31.8.2018 eseguita presso la Polizia di Stato - Il Zona Polizia di Frontiera per la Lombardia, Settore Polizia di Frontiera di Como - Ponte Chiasso;

visti gli artt. 2016 e 2027 cod. civ.

DICHIARA

l'inefficacia della polizza di carico - Bill of Landing n. ARKSPE0000032970 descritta in premessa;

DISPONE

la pubblicazione del presente decreto di ammortamento sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, a cura della ricorrente.

AUTORIZZA

la Arks Italia S.r.l. al rilascio del duplicato del titolo a favore della società ricorrente e al conseguente svincolo del carico dopo trenta giorni dalla pubblicazione del presente decreto nella G.U. della Repubblica e dalla notifica dello stesso al debitore.

LA SPEZIA, 12.11.2018

TRIBUNALE DELLA SPEZIA  
Depositato in Cancelleria il 12/11/18  
Il Pionierio Giudiziario  
dot.ssa Maria Cristina Bondi



Il Presidente  
Francesco Sorrentino

## Il dispositivo:

Vista la denuncia di smarrimento, visti gli artt. 2016 e 2027 c.c., il Tribunale dichiara l'inefficacia della polizza di carico e dispone la pubblicazione del decreto di ammortamento sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana a cura del ricorrente;

Autorizza il vettore navale al rilascio del duplicato del titolo a favore dello spedizioniere e al conseguente svincolo del carico dopo 30 giorni dalla pubblicazione del decreto sulla G.U. e dalla notifica dello stesso al vettore navale.

# La pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale

## TRIBUNALE DI LA SPEZIA

### *Ammortamento polizza di carico*

Il Presidente del Tribunale di La Spezia, Giudice dr. Francesco Sorrentino, con decreto n. 4483/2018 – R.G. n. 1658/2018 del 12.11.2018 ha pronunciato l'ammortamento della polizza di carico, Bill of Landing n. ARKSPE0000032970, emessa dalla Società Arkas Container Transport SA, società di diritto turco, corrispondente in Italia alla Arkas Italia S.r.l. con sede legale in Genova, Ponte Morosini n. 59/3 in favore della Zust & Bachemeier SA, con sede legale in Chiasso, alla via Motta n. 6 e relativa alla merce indicata nella suddetta polizza di carico. Opposizione legale entro 30 giorni.

Milano, 14.11.2018

avv. Germano Margiotta

TX18ABC11548 (A pagamento).

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1  
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

Anno 159° - Numero 134

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE SECONDA Roma - Sabato, 17 novembre 2018

Si pubblica il martedì,  
il giovedì e il sabato

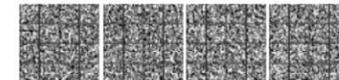
DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA  
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO  
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

Le inserzioni da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale possono essere inviate per posta all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - Ufficio Inserzioni G.U. in Via Salaria, 691 - 00138 Roma; in caso di pagamento in contanti, carta di credito o assegno circolare intestato all'Istituto, le inserzioni possono essere consegnate a mano direttamente al punto vendita dell'Istituto in Piazza G. Verdi, 1 - 00198 Roma. L'importo delle inserzioni in contante per posta deve essere preventivamente versato sul c/c bancario intestato all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. presso il Banco di Sardegna, Via Boncompagni 6 - 00187 Roma (IBAN IT64 0101 1503 2000 0007 0502 181) oppure sul c/c postale n. 16715047 intestato all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - Roma.

## FOGLIO DELLE INSERZIONI

### SOMMARIO

ANNUNZI COMMERCIALI	
<b>Convocazioni di assemblea</b>	
ALISEA AIRLINES S.P.A. Convocazione di assemblea straordinaria (TX18AAA11500) ..... Pag. 4	BANCA DI FORMELLO E TREVIGNANO ROMANO DI CREDITO COOPERATIVO Convocazione di assemblea straordinaria e ordinaria (TX18AAA11518) ..... Pag. 5
BANCA DI CAGLIARI CREDITO COOPERATIVO Convocazione assemblea ordinaria e straordinaria (TX18AAA11509) ..... Pag. 4	BANCA PATAVINA CREDITO COOPERATIVO DI SANT'ELENA E PIOVE DI SACCO Società Cooperativa Convocazione dell'assemblea straordinaria e ordinaria dei soci (TX18AAA11526) ..... Pag. 5
BANCA DI CREDITO COOPERATIVO DI CANOSA-LOCONIA S.C. Convocazione di assemblea straordinaria e ordinaria dei soci (TX18AAA11547) ..... Pag. 7	BANCA SAN FRANCESCO - CREDITO COOPERATIVO - SOCIETÀ COOPERATIVA Convocazione di assemblea ordinaria e straordinaria (TX18AAA11546) ..... Pag. 7
BANCA DI CREDITO COOPERATIVO DI MARINA DI GDNOSA SOCIETÀ COOPERATIVA Convocazione di assemblea ordinaria e straordinaria (TX18AAA11538) ..... Pag. 1	CANTINE RIUNITE & CIV SOC. COOP. AGR. Convocazione di assemblea (TX18AAA11492) ..... Pag. 3
BANCA DI CREDITO COOPERATIVO BRIANZA E LAGHI S.C. Convocazione di assemblea ordinaria e straordinaria (TX18AAA11489) ..... Pag. 1	CASSA RURALE - BANCA DI CREDITO COOPERATIVO DI TREVIGLIO - SOCIETÀ COOPERATIVA Convocazione di assemblea straordinaria e ordinaria dei soci - 124° Esercizio (TX18AAA11491) ..... Pag. 2
BANCA DI CREDITO COOPERATIVO PORDENONESE Avviso di rettifica - Convocazione di assemblea ordinaria e straordinaria (TX18AAA11530) ..... Pag. 6	CREDITO COOPERATIVO CASSA RURALE ED ARTIGIANA DI PALLIANO SOC. COOP. Convocazione di assemblea ordinaria e straordinaria dei soci (TX18AAA11494) ..... Pag. 4
	FIORANELLO IMMOBILIARE S.P.A. Convocazione di assemblea ordinaria (TX18AAA11490) ..... Pag. 2
	MAGIA IN BICI S.P.A. Convocazione di assemblea (TX18AAA11537) ..... Pag. 6
	SOCIETÀ REALE MUTUA DI ASSICURAZIONI Convocazione di assemblea (TX18AAA11536) ..... Pag. 6



# I delivery order

Nel commercio marittimo il delivery order (D/O = ordine di consegna) è il documento attraverso il quale il possessore di una polizza di carico dispone della merce da questa rappresentata a favore di terzi, ordinando al capitano della nave (Master) di consegnare la merce al titolare dell'ordine stesso.

Si tratta, dunque, dell'ordine di consegnare una determinata quantità di merce a valere su un quantitativo precedentemente caricato con regolare polizza di carico.

Il documento viene utilizzato quando vi è la necessità di suddividere fra diversi destinatari una quantità di merce caricata mediante una sola polizza (es carico alla rinfusa di cereali o liquidi destinati a compratori differenti).

Viene utilizzato anche in caso di vendita della merce durante il viaggio a più compratori parziali, attraverso il frazionamento della polizza di carico in una serie di documenti intestati agli acquirenti.

La richiesta di Delivery Order spetta a chi ha diritto di disporre delle merci a mezzo del titolo.

Si tratta di titoli rappresentativi delle merci viaggianti al pari della polizza e consentono pertanto la negoziazione (parziale) del carico.

Il D/O può essere:

- al portatore (ipotesi rara),
- all'ordine
- o nominativo

Può essere pertanto trasferito a terzi con le seguenti modalità:

- i. se al portatore mediante la consegna fisica del documento;
- ii. se all'ordine mediante una o più girate (endorsements);
- iii. se nominativo mediante annotazione del nuovo beneficiario oppure con il rilascio di un nuovo titolo in capo al nuovo beneficiario

# Nuove forme dei documenti di trasporto

- Molti recenti cambiamenti nei traffici e nella circolazione delle merci hanno conseguentemente inciso su alcuni aspetti attinenti alla circolazione della polizza di carico ed alla negoziazione bancaria della stessa, in quanto il compimento delle operazioni richiede un notevole lasso di tempo, sia per quanto attiene a tutte le formalità e controlli, sia per quel che concerne la materiale trasmissione a destino del documento.
- Sempre più spesso le merci giungono a destinazione addirittura prima del titolo rappresentativo comportando notevoli problemi sia per il compratore (che è titolato a ritirare le merci solo presentando al vettore la polizza di carico emessa in suo favore o a lui girata, in quanto non sempre riesce ad ottenere tempestivamente la disponibilità del titolo e non sempre è in grado di dimostrare la sua legittimazione cartolare nel momento in cui le merci giungono a destino), sia per il vettore (per i tempi di attesa cui è assoggettato nel porto di sbarco).

- Soluzioni alternative alla polizza di carico sono state attuate attraverso l'introduzione di nuovi documenti atti superare le limitazioni che l'utilizzo della stessa comporta.
- Per prassi ormai consolidata, gli operatori ricorrono ormai in misura sempre più frequente alle c.d. lettere di vettura marittime o «Seawaybill».
- La lettera di vettura marittima, conosciuta anche come «express bill of lading» o ancora «not negotiable waybill», è sempre nominativa, non è documento rappresentativo di legittimazione, ma, come la polizza di carico, attesta l'esistenza di un contratto di trasporto marittimo delle merci tra mittente e vettore, ed è emessa da quest'ultimo (o dal comandante della nave o dal raccomandatario su sue precise disposizioni). Contrariamente poi alla polizza di carico, essa viaggia insieme alla merce.

Pur mantenendo inalterate le sue funzioni di titolo di credito rappresentativo delle merci, di prova del contratto di trasporto e di ricevuta per la presa in consegna del carico, si è progressivamente “adattata” al particolare tipo di trasporto in relazione al quale è stata di volta in volta utilizzata.

Con riguardo al trasporto di linea, si sono venuti formando formulari denominati “Liner Bill of Lading” i quali vengono emessi da compagnie di navigazione in rapporto a viaggi di linea regolari.

Nell’ambito del trasporto di contenitori sono apparsi i formulari “Container Bill of Lading”.

In ambito di trasporto si è venuta formando la cd. “Marine Bill of Lading” (anche denominata “Ocean Bill of Lading”), riguardante, accanto alla tratta marittima, anche quella terrestre o su acque interne.

Sempre in tale ambito si è passati dalla cd. “Through Bill of Lading” (o polizza diretta), utilizzata nell’ipotesi di trasporto effettuato da più vettori e, con modalità diverse, quando il luogo di ritiro o di riconsegna della merce è diverso dal porto, alla “Combined Bill of Lading” che copre tutte le fasi del trasporto combinato.

# Ulteriori specializzazioni:

- Charterer bill of lading (emessa dal noleggiatore/vettore)
- Shipowner bill of lading (emessa dall'armatore/vettore)
- Non vessel operating carrier bill of lading (emesse da un soggetto che si assume il trasporto ma non è proprietario della nave)
- Surrendered bill of lading (restituita all'agente anziché all'armatore/vettore)

# La responsabilità del vettore

Art. 422 Cod. Nav.

Comma 1: il vettore è responsabile della perdite o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna, nonché per i danni da ritardo, a meno che provi che la causa della perdita o del ritardo non è stata determinata da colpa sua o da colpa commerciale dei suoi dipendenti o preposti (prova incombe sul caricatore)

# La responsabilità del vettore

Art. 422 Cod- Nav.

Comma 2: «Deve invece l'avente diritto alla riconsegna provare che la causa della perdita, delle avarie o del ritardo è stata determinata da colpa del vettore o da colpa commerciale dei di lui dipendenti e preposti, quando il danno è stato prodotto da vizio occulto, o da innavigabilità della nave non derivante da inadempimento agli obblighi di cui all'articolo precedente, da colpa nautica dei dipendenti o preposti del vettore, da fortuna o pericoli di mare, incendio non determinato da colpa del vettore, pirateria, fatti di guerra, sommosse e rivolgimenti civili, provvedimenti di autorità di diritto o di fatto, anche a scopo sanitario, sequestri giudiziari, scioperi o serrate, impedimenti al lavoro generali o parziali, atti o tentativi di assistenza o salvataggio ovvero deviazione del viaggio fatta a tale scopo, cattivo stivaggio, vizio proprio della merce, calo di volume o di peso, insufficienza degli imballaggi, insufficienza o imperfezione delle marche, atti od omissioni in genere del caricatore o dei suoi dipendenti o preposti».

# La responsabilità del vettore

In base al diritto uniforme, sono previste una serie di obbligazioni che il vettore deve rispettare.

Prima dell'inizio del viaggio, il vettore deve:

- a) Mettere la nave in stato di navigabilità
- b) Armare, equipaggiare ed approvvigionare la nave
- c) Predisporre e mettere in buono stato le stive, le camere fredde e frigorifere, e tutte le parti della nave su cui viene caricata la merce
- d) Provvedere in modo appropriato e con diligenza alla caricazione, al maneggio, allo stivaggio, al trasporto e alla cura della merce trasportata

# La responsabilità del vettore

In base al diritto uniforme il vettore si presume responsabile delle perdite e dei danni subiti dalle merci nel periodo in cui erano a lui affidate, salvo che provi che il danno è dipeso da un evento lui non imputabile.

Particolare importanza assume dunque il regime degli oneri probatori inerenti:

- a) La prova della sussistenza del danno e del momento in cui si è verificato
- b) La prova di un evento esonerativo della responsabilità del vettore

# La responsabilità del vettore

## La denuncia dei vizi e l'esistenza del danno

All'atto della riconsegna il destinatario ha l'onere di segnalare l'esistenza di eventuali danni alle merci (immediatamente o, in caso di danni non apparenti in 3 giorni), in mancanza si presume che la merce sia stata consegnata senza danni.

N.B. si tratta di una presunzione semplice, che può essere vinta dal destinatario.

Importanza sotto l'aspetto probatorio dei certificati di danno emessi dai commissari d'avaria

# La responsabilità del vettore

Una volta provata l'esistenza del danno, è necessario per l'avente diritto dimostrare che lo stesso si è verificato nel periodo in cui le merci erano nella disponibilità del vettore (importanza della polizza di carico, che in assenza di riserve fa piena prova dello stato delle cose).

Protocollo di Visby: il vettore non può dimostrare che le merci si trovavano al momento dell'imbarco in uno stato di fatto diverso da quello che risulta dalla descrizione in polizza (facoltà del vettore di apporre riserve sulla polizza evidenziando lo stato di danneggiamento delle merci all'atto dell'imbarco o l'impossibilità di controllarne l'effettivo stato).

N.B. per vincere la presunzione il vettore non può limitarsi a fornire la prova della diligenza generica, bensì deve indicare la causa del danno, e provare che tale causa non è dipesa da colpa personale o da colpa commerciale dei propri preposti.

# Cause di esonero da responsabilità del vettore

La Convenzione di Bruxelles agevola la prova a discolta del vettore prevedendo i c.d. «**pericoli eccezionali**», ossia una serie di casi per i quali è la legge a disporre in via presuntiva la non imputabilità del danno al vettore (presunzioni di fortuito).

L'interessato può fornire la prova che l'evento esonerativo invocato dal vettore non sussiste o che non è l'effettiva causa del danno (c.d. prova di riscontro) o che, comunque, sussiste comunque l'imputabilità del danno al vettore.

# I principali pericoli eccettuati

## 1) Colpa nautica (colpa in the navigation)

Deroga al principio in forza del quale l'obbligato risponde non solo della colpa propria, ma anche di quella dei suoi dipendenti o preposti (es. autista o subvettore nel trasporto terrestre).

La colpa nautica va distinta dalla c.d. colpa commerciale

Esempi di colpa nautica: errori di manovra, errori di ancoraggio, errori di rotta, mancanze dell'equipaggio che attengono alla navigabilità (malfunzionamento dello scafo, dei motori, delle ancore...)

Le altre specie di colpa da parte del comandante e/o dell'equipaggio confluiscono nel concetto di c.d. «colpa commerciale»

N.B. la giurisprudenza applica alla colpa nautica un'interpretazione molto restrittiva

# I principali pericoli eccettuati

2) **Incendio**: il vettore non è responsabile dei danni alle merci causati da incendio a meno che si tratti di evento derivato da dolo o colpa grave del vettore: l'onere della prova incombe all'interessato delle merci.

3) **Pericoli o fortune di mare**: non si identificano in uno stato semplicemente anormale o mosso del mare, che rientra nel normale rischio prevedibile della navigazione, ma in una eccezionale alterazione delle condizioni di navigazione dovuta a imprevedibile tempesta o uragano di straordinaria violenza tale da concretizzare gli estremi della forza maggiore (Corte d'Appello Palermo, 22.05.1991)

# I principali pericoli eccettuati

3) Deviazione (deviation): il vettore non è ritenuto responsabile allorchè le perdite o i danni alle merci dipendono:

- a) Da un mutamento di rotta operato al fine di compiere operazioni di soccorso in mare a persone o cose
- b) Da qualsiasi altra ragionevole deviazione geografica dalla rotta normalmente seguita

N.B. restano escluse tutte quelle deviazioni dalla rotta (non preventivamente pattuite) che perseguano finalità egoistiche del vettore, anche se di norma le polizze contengono clausole molto dettagliate che attribuiscono tale facoltà al vettore in merito a percorso e rotta.

# I principali pericoli eccettuati

4) Vizio proprio della merce: condizione patologica della merce che dipende da un difetto intrinseco originario o dall'alterazione delle qualità naturali della stessa (prova rigorosa a carico del vettore che deve fornire la prova del nesso causale tra vizio intrinseco e danno).

5) Insufficienza di imballaggio: non può essere invocata se non ne è stata fatta menzione sulla polizza di carico (onere dunque del vettore). Importanza delle riserve.

# Gli altri pericoli eccettuati

Atto di Dio (forza maggiore);

Fatti di guerra;

Fatto di pubblici nemici;

Arresto o costrizione di principi, governanti o popolo, o sequestro giudiziario;

Restrizione di quarantena;

Atto od omissione del caricatore o del proprietario delle merci, del suo agente o del suo rappresentante;

Scioperi o serrate o sospensioni o limitazioni di lavoro, qualunque ne sia la ragione, tanto parzialmente che completamente;

Tumulti e sommosse civili;

Salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o beni in mare;

Calo in volume o in peso o qualsiasi altra perdita o danno risultante da vizio occulto, dalla natura speciale o dal vizio proprio delle merci;

Vizi occulti non avvertibili mediante la dovuta diligenza;

Epidemie

# Il danno risarcibile e la limitazione di responsabilità vettoriale

Protocollo di Visby, art.IV.5 b): il vettore risponde della perdita e delle avarie subite dalla merce nel periodo di tempo in cui esse gli erano affidate. Il danno risarcibile deve essere stabilito in relazione al prezzo corrente delle merci nel luogo e nel tempo della riconsegna.

Il vettore deve risarcire non solo i danni alle merci derivanti da eventi traumatici, ma anche i danni derivanti dal deterioramento delle merci conseguenti al ritardo nella consegna.

Economic losses: Conv. di Bruxelles non si occupa dei c.d. «danni indiretti» (irrisarcibilità o rinvio all'azione extracontrattuale?)

# Il danno risarcibile e la limitazione di responsabilità vettoriale

Danni fisici: la quantificazione del danno avviene attraverso il raffronto tra il valore che le merci avrebbero avuto nel luogo e nel tempo della riconsegna, e il valore effettivo che hanno in seguito all'avaria.

Limiti di responsabilità vettoriale per perdita o danni alle merci: 2DSP/kg lordo di merce o in 666,67 DSP per package (collo) o unità di carico, applicandosi quello più favorevole al danneggiato (Visby); 2,5 DSP e 835 DSP per package (collo) laddove si applichino le regole di Amburgo.

I Protocolli hanno chiarito che con riferimento alla merce trasportata in containers o in pallet, ogni collo o unità in esso contenuto, se indicato nella polizza di carico, deve essere considerato individualmente ai fini del calcolo del limite

# Esclusione del beneficio del limite

Il vettore non può invocare l'applicazione laddove venga fornita la prova che il danno o la perdita è dovuta ad un suo atto o ad una sua omissione compiuta con l'intenzione di provocare un danno o con la consapevolezza che un danno sarebbe derivato (dolo e colpa con previsione)

Analoga limitazione è presente nel Codice della Navigazione

Dichiarazione di valore: il limite viene escluso laddove il caricatore effettui la c.d. «dichiarazione di valore»: in tal caso il vettore deve risarcire i danni a valore, ma ha diritto ad un nolo maggiore (fattispecie rara nella pratica, in quanto il caricatore trova più economico garantirsi con coperture assicurative)

# Il danno da ritardo

## Regole di Amburgo 1978

### *Article 6 : Limits of liability*

*1 . (a) The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of Article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.*

*(b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of Article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but no exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.*

# Il danno da ritardo

## Regole di Rotterdam 2009

### Articolo 60 : Limiti della responsabilità per perdita causata da ritardo

Fermo restando il disposto dell'articolo 61, paragrafo 2, l'ammontare del risarcimento per perdita o danno delle merci causato da ritardo è calcolato in conformità all'articolo 22 e la responsabilità per danno economico causato da ritardo è limitato a un importo equivalente a due volte e mezzo il nolo pagabile per le merci che hanno subito un ritardo. L'importo totale pagabile in base a questo articolo e all'articolo 59, paragrafo 1, non può superare il limite che sarebbe stabilito in base all'articolo 59, paragrafo 1, per la perdita totale delle merci in questione

# L'azione verso il vettore

Le regole uniformi prevedono che l'azione di risarcimento del danno debba essere esercitata entro un anno dal termine della scaricazione delle merci (intesa come il momento in cui l'avente diritto al carico ha potuto concretamente prendere conoscenza del carico e del relativo stato).

Nel caso in cui la merce sia andata smarrita, il termine inizia a decorre dalla data di arrivo prevista o dal momento in cui l'avente diritto sia stato posto a conoscenza dello smarrimento.

Il termine ha natura di decadenza e può essere impedito solo dall'inizio dell'azione o dal riconoscimento del debito da parte del vettore.

N.B. sono ammesse estensioni contrattuali del termine di decadenza.

# Stallie e controstallie (o demurrage)

Avvenuto l'ancoraggio nel porto di riferimento, il comandante dà notizia al caricatore che la nave è pronta e gli concede un breve periodo di tempo per il carico e lo scarico delle merci (c.d. free time).

Scaduto questo termine, inizia a decorrere il c.d. «periodo di attesa», che si suddivide in:

- a) Periodo di stalla: la nave deve essere tenuta a disposizione del caricatore senza diritto per il vettore ad uno speciale compenso
- b) Periodo di controstalla: il vettore è tenuto ad attendere ulteriormente il completamento del carico ma ha diritto ad uno speciale compenso
- c) Periodo di controstalla straordinaria: può esistere su accordo delle parti con diritto ad un compenso di controstalla straordinaria

# Periodo di stalling

La relativa durata deve essere fissata dal comandante del porto, e va computata in giorni e ore lavorative; il decorso del termine è sospeso durante i giorni in cui le operazioni sono impedita per causa non imputabile al caricatore o al destinatario (es. maltempo, sciopero,...)

Clausola di riscatto di stalling: al caricatore viene concesso un abbuono sul nolo quando riesce a caricare o a scaricare in un periodo di tempo più breve rispetto a quello di stalling.

# Periodo di controstallia

Di regola è di tanti giorni quanti sono stati i giorni lavorativi di stallia (art.446 Cod.Nav): il vettore ha diritto allo speciale compenso anche per i giorni non potuti utilizzare.

La misura è di regola fissata dal contratto o, in mancanza, dagli usi, ed è in proporzione alla portata della nave.

# Demurrage e port storage

Le Demurrage, comunemente chiamate soste, sono quelle fee che vengono applicate dalle compagnie marittime per l'utilizzazione dello spazio del terminal.

Dopo un certo numero di giorni nel quale l'utilizzo è concesso gratuitamente (free days o free time) scatta l'applicazione delle tariffe.

Nell'ambito delle soste rientrano anche le Port storage. Queste hanno la stessa natura delle demurrage ma vengono applicate direttamente dal terminal portuale. Queste non si escludono tra loro ma hanno un effetto cumulativo.

# Le Detention

DEMURRAGE = costo che la compagnia addebita per le soste del container all'interno del terminal portuale, oltre il periodo di franchigia (free-time).

DETENTION = costo che la compagnia addebita per le soste del container al di fuori del Terminal portuale, oltre il periodo di franchigia (free-time).

STORAGE o PORT STORAGEES = costo che il terminal portuale addebita alla compagnia di navigazione per le soste del container all'interno dello stesso Terminal portuale.

# Le figure ausiliarie del vettore marittimo

Il mondo dei traffici marittimi è spesso composto da figure ausiliarie che offrono i servizi del vettore all'utenza.

Si rinvengono:

- a) Il raccomandatario
- b) Il broker
- c) Lo spedizioniere (e lo spedizioniere vettore)

# Il raccomandatario marittimo

E' un ausiliario dell'armatore incaricato dell'assistenza alle navi nei porti di approdo.

*Art.2 L.135/1977: «è raccomandatario marittimo chi svolge attività di raccomandazione di navi, quali assistenza al comandante nei confronti delle autorità locali o di terzi, ricezione o consegna delle merci, operazioni di sbarco e di imbarco passeggeri, acquisizione di noli, conclusione del contratto di trasporto per merci o passeggeri con rilascio dei relativi documenti, nonché qualsiasi analoga attività per la tutela degli interessi a lui affidati».*

# Il raccomandatario marittimo

Quando assolve funzioni di promozione e conclusione di contratti in una zona determinata per conto dell'armatore o del vettore, al raccomandatario si applicano le norme del mandato senza rappresentanza e dell'agenzia.

Entro i limiti del mandato conferitogli, il raccomandatario può stare in giudizio quale rappresentante processuale del soggetto che gli ha in concreto conferito l'incarico.

Grazie per l'attenzione

---

**M** MARGIOTTA  
STUDIO LEGALE & PARTNERS