

**IL CONTRATTO DI
TRASPORTO DI COSE:
DISCIPLINA DEL CODICE CIVILE, CASI
GIURISPRUDENZIALI E PRASSI**

Torino, 4 giugno 2025

Avv. Prof. Enrico Righetti

PIANO DELLA RELAZIONE

- **Documenti di trasporto**
- **Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci**
- **Legittimazione ad agire nei confronti del vettore**
- **Prescrizione e/o decadenza**

1. Documenti di trasporto

- ❑ trasporto marittimo : **Polizza di carico / *Bill of lading***
- ❑ trasporto aereo : **Lettera di vettura aerea / *Airwaybill***
- ❑ trasporto terrestre nazionale o internazionale : **DDT – buono di consegna / lettera di vettura internazionale CMR**
- ❑ trasporto ferroviario : **lettera di vettura ferroviaria**
- ❑ trasporto multimodale : ***Through o combined bill of lading / Fiata FBL***

1. Documenti di trasporto

➤ I documenti del trasporto marittimo

Polizza di carico all'ordine - *negotiable bill of lading*

→ al portatore – *to bearer*

→ all'ordine - *to order (of)* → dicitura prestampata o inserita appositamente

Polizza di carico nominativa - *non negotiable / straight bill*

→ se soltanto indicazione del “*consignee*” non preceduta da “*to order of*”

→ “*non negotiable unless consigned to order of*”

Waybill – Seawaybill – Non negotiable receipt

Non negotiable express cargo bill – Express bill of lading

1. Documenti di trasporto

➤ I documenti del trasporto marittimo

☐ Polizza di carico all'ordine - *negotiable bill of lading*

→ triplice funzione:

- i. ricevuta per la merce imbarcata
- ii. prova del contratto di trasporto
- iii. titolo rappresentativo della merce trasportata → titolo di credito → circolazione del titolo nella vendita marittima internazionale

☐ Polizza di carico nominativa (*straight bill*) - *Seawaybill* - *Express b/l*

→ due funzioni:

- i. ricevuta per la merce imbarcata
- ii. prova del contratto di trasporto → se i dati relativi alle merci e alle condizioni di trasporto sono completi

1. Documenti di trasporto

➤ I documenti del trasporto aereo

☐ *Airway bill (AWB) - IATA Airwaybill*

→ duplice funzione:

i. ricevuta per la merce trasportata

ii. prova del contratto di trasporto

→ viene emessa *non negotiable* e quindi non costituisce mai titolo rappresentativo della merce

1. Documenti di trasporto

➤ I documenti del trasporto internazionale terrestre o ferroviario

☐ *Lettera di vettura internazionale (CMR) o lettera di vettura ferroviaria internazionale*

→ duplice funzione:

- i. ricevuta per la merce trasportata
- ii. prova del contratto di trasporto

→ viene emessa *non negotiable* e quindi non costituisce mai titolo rappresentativo della merce

1. Documenti di trasporto

➤ I documenti del trasporto multimodale comprensivi di tratta marittima

❑ *Through bill of lading – combined bill of lading*

→ tale polizza viene emessa dall'operatore multimodale (MTO) – anche spedizioniere - quando in un trasporto vengono impiegate almeno due diverse modalità di trasporto, di cui una marittima, ed è richiesto un unico documento di trasporto per l'intero percorso

❑ *FIATA multimodal transport bill of lading (Fiata BL)*

→ normalmente emessa da uno spedizioniere che assume gli obblighi e le responsabilità dell'operatore multimodale (MTO) → viene emessa *all'ordine* e costituisce titolo rappresentativo della merce

❑ *Forwarder bill of lading (FBL)*

→ polizze di carico emesse dallo spedizioniere (*House B/L*): a differenza della *FIATA bill of lading* non sempre sono accettate dalle banche per la negoziazione di L/C

→ ad ogni *TBL*, *FIATA BL* o *FBL* emessa da uno spedizioniere corrisponde sempre una *Master B/L* oceanica emessa dalla compagnia di navigazione

→ in sede UNCITRAL si sta elaborando un progetto per una nuova convenzione internazionale volta all'adozione di un **nuovo documento di trasporto multimodale negoziabile**

1. Documenti di trasporto

➤ I documenti di trasporto elettronici

☐ ***Polizza di carico elettronica***

→ la polizza di carico elettronica (*e-BL*) è la versione digitale della polizza di carico tradizionale, un documento che attesta il ricevimento di una merce da parte di un vettore e ne definisce le condizioni di trasporto.

☐ ***Lettera di vettura CMR elettronica (e-CMR) – Electronic Consignment***

Note

→ con legge 8 marzo 2024 l'Italia ha ratificato il Protocollo addizionale alla Convenzione internazionale sul contratto di trasporto di merci su strada (CMR) concernente la lettera di vettura elettronica del 20 febbraio 2008

2. La disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Le obbligazioni del vettore

- **obbligo di riconsegna** → la prestazione tipica del vettore è la riconsegna a destinazione delle cose trasportate, risultato questo di cui il vettore si assume il rischio nei confronti del mittente
→ il dovere del vettore di portare a destinazione le cose consegnateli nel luogo di destinazione configura una **obbligazione di risultato**
- **obbligo di custodia** → in coerenza con il principio di cui all'art. 1177 c.c. l'obbligo di consegna di una cosa determinata comprende anche quello di custodirla → l'obbligo di custodia e la conseguenziale responsabilità vettoriale cessano soltanto al momento della riconsegna delle cose al destinatario

2. La disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Le obbligazioni del vettore

➤ dovere d'informazione

→ conformemente all'art. 1686 c.c. ulteriore obbligo del vettore è quello di informare il mittente di ogni problematica nel corso del trasporto che possa condizionare la sua regolare esecuzione e, ove le circostanze rendano impossibile la richiesta d'istruzioni ovvero quest'ultime non siano attuabili, obbligo di depositare la merce trasportata in luoghi/depositi adeguati (o, in caso di prodotti deperibili, di procedere alla sua vendita per incanto mediante ufficiale giudiziario)

2. La disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Le obbligazioni del vettore

➤ riscossione dei crediti/assegni → c.d. COD (*cash on delivery*)

- oltre alle obbligazioni tipiche il vettore può assumere a proprio carico ulteriori **obbligazioni accessorie**

→ l'art. 1692 c.c. stabilisce che «*il vettore che esegue la riconsegna al destinatario senza riscuotere gli **assegni da cui è gravata la cosa**, o senza esigere il deposito della somma controversa, è responsabile verso il mittente dell'importo degli assegni dovuti al medesimo, salva l'azione verso il destinatario*»

2. La disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Le obbligazioni del vettore

➤ riscossione dei crediti/assegni → c.d. COD (*cash on delivery*)

→ a fronte dell'incarico di ritiro del **contrassegno**, il vettore ha diritto ad un **compenso aggiuntivo rispetto al prezzo del nolo concordato per il trasporto, che solitamente** viene fissato in un importo fisso oppure in una percentuale sulla cifra da riscuotere

→ il pagamento della merce da parte del destinatario va eseguito attraverso una forma di pagamento «sicura» garantita e pertanto in **contanti** o più usualmente con **assegno circolare**, dato che il vettore deve poi corrispondere al mittente la cifra specificata

→ a meno che il vettore non sia stato espressamente autorizzato ad accettare altre forme di pagamento meno sicure (assegno bancario, etc.)

2. La disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ La responsabilità del vettore

PER COSA

PERDITA O AVARIA DELLA MERCE

O

RITARDO NEL TRASPORTO

DA E FINO QUANDO

DAL RICEVIMENTO ALLA RICONSEGNA DELLA MERCE

2. La disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Il regime della responsabilità del vettore

- **art. 1693 c.c.** → il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna al destinatario, se non prova che la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario
- se il vettore accetta le cose da trasportare senza riserve, si presume che le cose stesse non presentino vizi apparenti d'imballaggio

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Il regime della responsabilità del vettore

- **presunzione di responsabilità *ex recepto*** → l'art. 1693 c.c. non limita l'indagine del vettore alla positiva individuazione della prova liberatoria della propria responsabilità, ma lo costringe ad identificare quali siano stati gli eventi, tassativamente elencati all'art. 1693 c.c., che hanno determinato il danno e che hanno interrotto il nesso di causalità tra la propria condotta e l'evento occorso
- mentre di regola non è richiesto al debitore la diretta e positiva identificazione dell'evento che ha determinato l'inadempimento, essendo sufficiente la dimostrazione della condotta diligente (c.d. *dimostrazione negativa*) → nel caso in esame, invece, l'art. 1693 c.c., esige la prova positiva dell'identificazione dell'evento che ha determinato la mancata esecuzione della prestazione (c.d. *dimostrazione positiva*)

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Il regime della responsabilità del vettore

- la **presunzione di responsabilità *ex recepto*** posta a carico del vettore dall'art. 1693 c.c., può essere vinta solo dalla specifica prova della derivazione del danno, positivamente identificato e del tutto estraneo al vettore stesso, ricollegabile al **caso fortuito** o alla **forza maggiore**
- tuttavia, sebbene gravosa, la responsabilità del vettore non può essere equiparata ad una responsabilità oggettiva (ossia senza colpa) → per il vettore, infatti, esistono comunque delle cause di esonero da responsabilità, il cui elenco tassativo aggrava il regime di responsabilità ma non lo rende oggettivo, poiché è comunque una verifica della sua condotta alla luce di parametri di adeguatezza professionale

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Il regime della responsabilità del vettore

- sul punto si precisa che gli obblighi di custodia posti in capo al vettore restano tali anche in presenza di un **sub-trasporto** ed anche quando la materiale detenzione della merce è in carico al sub-vettore
- infatti il primo vettore risponde **ex art. 1228 c.c.** dell'operato dei propri ausiliari sui quali eventualmente si potrà rivalere in via di regresso in caso di escussione nei suoi confronti dell'avente diritto al carico

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Il regime della responsabilità del vettore

➤ le singole ipotesi di esonero

▪ il caso fortuito e la forza maggiore

- non ne esiste una definizione legislativa, ma si ritiene che per caso fortuito o forza maggiore *“deve intendersi quell’evento estraneo alle persone e ai mezzi impiegati dal vettore, determinato dalla natura (terremoti, nevicate straordinarie, inondazioni, gelo improvviso etc.) o dai pubblici poteri (guerre, requisizioni, sequestri penali ecc.) o dal fatto di terzi (sommosse, incendi, rapine, furti ecc.) che rendano impossibile al vettore riconsegnare il carico nelle condizioni in cui l’ha ricevuto”*
- il vettore che allega il **caso fortuito** deve dare la prova specifica della sua **imprevedibilità e inevitabilità** nonché dell’**assenza di sue colpe**

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Il regime della responsabilità del vettore

➤ le singole ipotesi di esonero

▪ il caso fortuito e la forza maggiore

si è notato un mutamento di indirizzo, soprattutto giurisprudenziale, a partire dagli anni '80, in virtù del quale il vettore ha visto fatalmente restringersi la portata applicativa della causa di esclusione della propria responsabilità per caso fortuito a vantaggio degli interessi dedotti in giudizio dall'avente diritto, al punto che sempre più spesso (in modo particolare per l'ipotesi del furto) il trasportatore viene considerato in colpa (o addirittura in colpa grave) per la sottrazione della merce durante il trasporto

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

❑ Il regime della responsabilità del vettore

➤ le singole ipotesi di esonero

▪ Il furto e la rapina

- Il furto o la rapina costituiscono caso fortuito solo se **inevitabile** ed **imprevedibile** e **accompagnato da violenza o minacce**, e **sempre che il vettore non si sia messo in una situazione di cui poteva valutare il pericolo**

Trib. Roma Sez. IX, 10/09/2010

«il mero verificarsi del furto o della rapina, rischi tipici delle attività di autotrasporto, non consente di assolvere il vettore dalla responsabilità ex recepto, essendo necessario a tal fine verificare che tali eventi si siano presentati o si siano svolti con aspetti e modalità talmente atipici, abnormi ed inconsueti da doversi ritenere del tutto imprevedibili e inevitabili a priori; in ordine agli stessi, non è però esigibile alcuna attività di prevenzione che determinerebbe costi sproporzionati rispetto al rischio del loro verificarsi, alla natura e alle dimensioni dell'impresa o al modesto valore della merce trasportata»

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Il regime della responsabilità del vettore

➤ le singole ipotesi di esonero

▪ Il furto e la rapina

Cass. 08/08/2007, n. 17398

*«Al fine di escludere la responsabilità "ex recepto" del vettore non è sufficiente la prova della perdita del carico a causa di una **rapina**, se il fatto è avvenuto con **modalità tali da evidenziare l'omessa adozione di cautele idonee ad evitarlo**, essendo necessario accertare che i fatti, ancorché riconducibili ad un reato perpetrato con violenza e minaccia sulla persona, si siano svolti con modalità talmente atipiche ed abnormi da doversi ritenere del tutto imprevedibili ed inevitabili anche mediante l'assunzione di misure di prevenzione adeguate (Nella fattispecie **la rapina era avvenuta in ora notturna, in area di sosta isolata, dopo poco tempo dall'inizio del viaggio a causa della stanchezza e del sonno sopravvenuto all'autista, partito in condizioni fisiche inadeguate e senza l'ausilio di un secondo autista**)»*

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Il regime della responsabilità del vettore

➤ le singole ipotesi di esonero

▪ Il furto e la rapina

- ulteriormente, si è precisato che, ad esempio, la rapina di un autocarro ed il sequestro del conducente, specie in alcune zone dell'Italia centro-meridionale, non possono essere considerati eventi “**imprevedibili**” (**Cass. 14397/1999**)

Cassazione n. 7533/ 2009 (rapina)

*«Il vettore professionale, pur godendo di ampia autonomia nello scegliere tempi, modalità ed itinerario del trasporto, è comunque tenuto a compiere tali scelte in modo da ridurre al minimo il rischio di perdita od avaria del carico (Nella specie, la Corte ha confermato la decisione del giudice di merito, che aveva ritenuto **gravemente colposa la condotta del vettore terrestre, il quale aveva scelto di effettuare una sosta del veicolo contenente la merce in ora notturna ed in zona incustodita, circostanze in cui si era verificata la rapina del carico)**»*

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Il regime della responsabilità del vettore

➤ le singole ipotesi di esonero

▪ L'incendio

- dalla responsabilità *ex recepto* di cui all'art. 1693 c.c. il vettore può liberarsi solo con la specifica prova positiva che il danno è dovuto ad un evento non solo sicuramente individuato ma a lui estraneo e tale da non potergli essere imputato

→ pertanto l'incendio doloso delle cose trasportate provocato da persone rimaste sconosciute non esonera il vettore da responsabilità se costui non prova l'inevitabilità dell'evento per essersi verificato in circostanze tali da non poter essere comunque impedito

→ vedi invece incendio dovuto a cattiva manutenzione del mezzo – ad esempio freni/pneumatici

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Il regime della responsabilità del vettore

➤ le singole ipotesi di esonero

▪ Il fatto del mittente o del destinatario

- fatti del mittente o anche del destinatario che siano la causa diretta ed immediata, nonché esclusiva, della perdita o dell'avaria della merce trasportata: tali fatti, se debitamente provati, costituiscono causa di esonero da responsabilità del vettore convenuto nell'azione di danno → tali fatti possono consistere in un comportamento commissivo o omissivo del mittente o del destinatario, nonché dei loro ausiliari

→ ad esempio: cattivo stivaggio, scaricazione effettuata da personale non idoneo, scaricazione tardiva; rilascio di documenti insufficienti; mancata indicazione della natura della merce, occultamento dei vizi da cui la merce è affetta

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Il regime della responsabilità del vettore

➤ il limite temporale degli obblighi di custodia e di salvaguardia del carico da parte del vettore

- l'art. 1693 c.c. dispone che il vettore è «*responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario*»

*«Le limitazioni di responsabilità vettoriale hanno come termine di riferimento la responsabilità del vettore per perdita o avaria delle cose consegnate per il trasporto e si applicano quindi anche nel caso in cui il vettore subisca la perdita o avaria delle cose mentre queste, dopo essergli state consegnate, si trovano **nei suoi magazzini** in attesa di essere caricate per il trasporto a destinazione» (vedi **Cass. n. 8208/2001; Cass. n. 10647/1996**)*

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Il regime della responsabilità del vettore

➤ l'onere della prova

- l'avente diritto al carico deve provare la conclusione del contratto di trasporto con il vettore e la perdita o l'avaria della merce
- il vettore, invece, deve necessariamente dare la prova specifica che il danno è derivato da un evento positivamente identificato ed a lui estraneo, ricollegabile al caso fortuito od alla forza maggiore, ovvero ancora alla natura o vizi della merce o del loro imballaggio, al fatto del mittente o del destinatario
- ne consegue che la **causa ignota** circa la derivazione del danno, anche in assenza del dolo o della colpa grave del vettore, non esime quest'ultimo dalla propria responsabilità, che quindi resta a suo carico

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Il regime della responsabilità del vettore

➤ l'onere della prova

- **Cass. 6 dicembre 1962 n. 3085**

*«in deroga ai principi comuni, per cui la responsabilità è esclusa dalla prova negativa che il danno non è derivato da fatto proprio o dei propri dipendenti, la **presunzione di responsabilità a carico del vettore** stabilita dall'art. 1693 c.c., può essere eliminata soltanto se il vettore fornisce la specifica prova positiva che il danno ed il conseguente inadempimento sono dovuti ad evento positivamente identificato, a lui estraneo o non imputabile → nel senso che la perdita o avaria sia derivata da caso fortuito, dalla natura o da vizi delle cose da trasportare o dal loro imballaggio, ovvero dal fatto del mittente o da quello del destinatario»*

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ La limitazione della responsabilità del vettore

➤ art. 1696 c.c.* - calcolo del danno in caso di perdita o di avaria

- il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna
- il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a **1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali terrestri** e all'importo di cui all'articolo 23, paragrafo 3, della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada, con Protocollo, firmata a Ginevra il 19 maggio 1956, ratificata ai sensi della legge 6 dicembre 1960, n. 1621, **nei trasporti internazionali terrestri (ossia 8,33 diritti speciali di prelievo per ogni chilogrammo di peso lordo mancante)**, ovvero ai limiti previsti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari, sempre che ricorrano i presupposti ivi previsti per il sorgere della responsabilità del vettore

* articolo modificato dall'art. 30-bis, comma 1, lettera a), del D.L. 6 novembre 2021, n. 152 (conv., con modificazioni, dalla L. 29 dicembre 2021, n. 233)

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ La limitazione della responsabilità del vettore

➤ art. 1696 c.c. - calcolo del danno in caso di perdita o di avaria

- nel caso in cui il trasporto sia effettuato per il tramite di **più mezzi vettoriali di natura diversa e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno**, il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso essere superiore a **1 euro** per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei **trasporti nazionali** e a **3 euro** per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei **trasporti internazionali**
- la previsione di cui al comma precedente **non è derogabile a favore del vettore**, se non nei casi e con le modalità previste dalle leggi speciali e/o dalle convenzioni internazionali applicabili

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ La limitazione della responsabilità del vettore

➤ art. 1696 c.c. - calcolo del danno in caso di perdita o di avaria

- il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore da questo articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avaria della merce sono stati determinati **da dolo o colpa grave del vettore** o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni

2.1 Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ La limitazione della responsabilità del vettore

➤ colpa grave

- sebbene non vi siano particolari problemi nella distinzione tra dolo e colpa può diventare problematica la definizione dei confini tra colpa grave e colpa lieve (o colpa semplice).
- la difficoltà deriva anche dal fatto che il criterio per stabilire la diligenza del vettore si colloca ad un livello superiore a quello del c.d. «*padre di famiglia*» dal momento che si applica al vettore il **criterio della diligenza professionale qualificata** di cui all'art. 1176, co. 2, cod. civ.
- la giurisprudenza ha definito in termini generali **la colpa grave in senso oggettivo, come una straordinaria ed inescusabile imprudenza** e il comportamento gravemente colposo come l'omessa osservanza non solo della diligenza media della persona normale, ma persino anche di quel grado minimo ed elementare di diligenza che tutti osservano

2. La disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ La limitazione della responsabilità del vettore

➤ colpa grave

Corte d'Appello di Milano 20 gennaio 2009

*"Sussiste la **colpa grave del vettore**, con la conseguente inapplicabilità del limite del risarcimento, quando il vettore non è in grado di individuare in quali circostanze è avvenuto lo **smarrimento** della merce affidatagli per il trasporto"*

Cassazione n. 24765/2008

*«nel trasporto di cose incorre in **colpa grave** il vettore il quale consegna la merce a persona non qualificatasi, non legittimata dal destinatario alla ricezione, ed all'interno di locali non sicuramente riconducibili al destinatario stesso. In tale ipotesi, pertanto, ove la merce non pervenga effettivamente al legittimo destinatario, non trova applicazione la limitazione di responsabilità»*

2. La disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Il regime della responsabilità del vettore

➤ art. 1698 c.c. - estinzione dell'azione nei confronti del vettore

- il ricevimento **senza riserve** delle cose trasportate col pagamento di quanto è dovuto al vettore **estingue le azioni derivanti dal contratto, tranne il caso di dolo o colpa grave del vettore**
- sono salve le azioni per perdita parziale o per avaria **non riconoscibili** (non apparenti) al momento della riconsegna, purché in quest'ultimo caso il danno sia denunziato appena noto e comunque entro e non oltre otto giorni dopo il ricevimento

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Il regime della responsabilità del vettore per ritardo nella consegna

Il ritardato arrivo della merce a destinazione può causare due tipologie di danno:

(a) una prima tipologia è rappresentata dall'**avaria materiale subita dalla merce**; ciò ove la merce per sua natura (nota al vettore) imponga tempi di conservazione limitati

(b) una seconda tipologia è costituita dalla **perdita economica** derivante dal ritardato arrivo del merce pur in assenza di qualsiasi danneggiamento materiale della stessa

→ si pensi al riguardo alle merci “stagionali” la cui vendita è legata ad un particolare periodo dell’anno ovvero di merce destinata ad un cantiere in costruzione e/o a eventi fieristici che hanno una durata di pochi giorni

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Il regime della responsabilità del vettore per ritardo nella consegna

➤ perdita economica

▪ Cassazione 17 novembre 1999 n. 12744

*“La **riduzione del prezzo della merce venduta**, accordata dal venditore all’acquirente a causa del **ritardo nella consegna della merce**, è un pregiudizio conseguente l’inadempimento del vettore di cui egli è responsabile”*

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ Il regime della responsabilità del vettore per ritardo nella consegna

→ in tale seconda ipotesi il vettore risponde del danno da ritardo solo qualora sia stato concordato un “**termine essenziale**” per l’arrivo della merce a destinazione ovvero, in assenza di siffatta pattuizione, solo qualora il ritardo sia assolutamente **irragionevole** ed **ingiustificato** rispetto alla normale durata del viaggio e comunque sempre entro i limiti della prevedibilità del danno

Tribunale Genova 11 marzo 1986

*“Il vettore non risponde dei danni per il ritardato arrivo delle cose affidategli per il trasporto **allorché l'esigenza del loro arrivo a destinazione entro una specifica data non è stata resa nota al momento della stipulazione del contratto**”*

2. Disciplina della responsabilità vettoriale nel trasporto di merci

□ **Il regime della responsabilità del vettore per ritardo nella consegna**

➤ **onere di formulare specifiche contestazioni / riserve**

▪ **Tribunale Venezia 10 agosto 2001**

*“non sussiste la prova di un **ritardo** nella riconsegna della merce qualora il ricevitore, che contesta l’esecuzione del trasporto in tempi ragionevoli, non abbia mai formulato alcuna **contestazione**”*

▪ **Corte Appello Trieste 15 settembre 1990**

*“il destinatario che riceve la merce trasportata **senza riserve** in ordine al **ritardo** nella riconsegna, decade dall’azione di risarcimento danni verso il vettore”*

3. Legittimazione ad agire nei confronti del vettore

➤ **art. 1689 c.c. – diritti del destinatario**

1° comma: « *i diritti nascenti dal contratto di trasporto verso il vettore spettano al destinatario dal momento in cui, arrivate le cose a destinazione o scaduto il termine in cui sarebbero dovute arrivare, il destinatario ne richiede la riconsegna al vettore* »

→ principio secondo cui, qualora sia avvenuta la riconsegna delle cose trasportate al destinatario o quando quest'ultimo, scaduto il termine, legale o convenzionale per il loro arrivo, ne richiede comunque la riconsegna, si verifica un subentro del destinatario nei diritti sino ad allora spettanti al mittente, compreso quello di risarcimento del danno (v. Cass., 14/03/2017, n. 6484; Cass., 30/01/2014, n. 2075; Cass. 17/06/2013, n. 15107; Cass. 04/06/2007, n. 12963

▪ **Cass. 15/07/2008, n. 19451**

«*In tema di contratto di trasporto di cose - che si configura come contratto a favore di terzi - il destinatario, dopo che abbia chiesto o comunque ricevuto la consegna della merce, acquista tutti i diritti nascenti dal contratto, compreso quello al risarcimento del danno subito dal carico, a prescindere dal pagamento dei crediti relativi al trasporto*»

3. Legittimazione ad agire nei confronti del vettore

➤ **art. 1689 c.c. – diritti del destinatario**

→ correlato principio secondo cui, prima della riconsegna delle cose al destinatario o quando quest'ultimo non ne richiede comunque la riconsegna, tutti i diritti, compreso quello di risarcimento del danno, rimangono in capo al mittente → a prescindere dalla proprietà della merce (Cass. 18/06/2001, n. 8212; Cass. 17/01/2012, n. 553; Cass. 28/11/2019, n. 31070; Cass. 3, 28/11/2019, n. 31067)

▪ **Cass. 18/06/2001, n. 8212**

«Nella vendita con spedizione disciplinata dall'art. 1510, comma 2, c.c., il contratto di trasporto concluso tra venditore - mittente e vettore, pur essendo collegato da un nesso di strumentalità con il contratto di compravendita concluso tra venditore - mittente ed acquirente - destinatario, conserva la sua autonomia ed è, pertanto, soggetto alla disciplina dettata dagli art. 1683 ss. c.c., con la conseguenza che il venditore - mittente, anche dopo la rimessione delle cose al vettore, conserva la titolarità dei diritti nascenti dal contratto di trasporto - ivi compreso quello al risarcimento della danno da inadempimento - fino al momento in cui, arrivate le merci a destinazione (o scaduto il termine entro il quel esse sarebbero dovute arrivare), il destinatario non ne richieda la riconsegna al vettore, ex art. 1689, comma 1, c.c.»

3. Legittimazione ad agire nei confronti del vettore

➤ art. 1689 c.c. – diritti del destinatario

→ una giurisprudenza di qualche anno fa aveva ritenuto ammissibile la richiesta risarcitoria avanzata dal mittente - anziché dal destinatario - qualora il mittente avesse dimostrato di aver subito personalmente l'**incidenza negativa dell'inadempimento**

▪ Cass. 17/11/1999, n. 12744

«In tema di contratto di trasporto, la richiesta, rivolta al vettore, da parte del mittente (anziché del destinatario), di risarcimento dei danni per inesatto adempimento legittima il vettore stesso nei confronti dell'istante a condizione che questi dimostri di aver subito, lui personalmente (e non il destinatario), l'incidenza negativa dell'inadempimento»

3. Legittimazione ad agire nei confronti del vettore

➤ art. 1689 c.c. – diritti del destinatario

→ ma una ancor più recente pronuncia della nostra Suprema Corte è ritornata nell'alveo dell'orientamento tradizionale

▪ Cass. Ord. 20/02/2024, n. 4519

« ... l'individuazione del soggetto che ha subito il danno da trasporto legittimato a richiederne il risarcimento al vettore deve essere effettuata in conformità al disposto dell'art. 1689 cod. civ., prevedente la sostituzione del destinatario al mittente nella titolarità dell'azione contrattuale nei confronti del vettore con la richiesta di riconsegna delle merci. Ciò comporta ... che **la prova del pregiudizio economico subito in conseguenza dell'avaria o della perdita del carico non può incidere sul dettato degli artt. 1689 cod. civ. e 13 CMR**, in base ai quali il mittente conserva la legittimazione derivante dal contratto di trasporto fino a quando il terzo destinatario non abbia aderito alla stipulazione a suo favore, prendendo in consegna il carico dal vettore»

4. Prescrizione e decadenza

➤ Termini di prescrizione

i. Trasporto terrestre nazionale (art. 2951 c.c.)

- termine di prescrizione di **un anno** o di **diciotto mesi** se il trasporto ha inizio o termine fuori d'Europa
- il termine decorre dal giorno in cui è avvenuta o sarebbe dovuta avvenire la riconsegna della cosa al luogo di destinazione

ii. Trasporto terrestre internazionale – Convenzione CMR

- termine di prescrizione di **un anno** oppure di **tre anni** in caso di dolo o colpa grave
- il termine decorre (a) in caso di perdita parziale, di avaria o di ritardo, dal giorno in cui la merce è stata riconsegnata; (b) nel caso di perdita totale, dal trentesimo giorno dopo la scadenza del termine convenuto o, se non è stato convenuto un termine, dal sessantesimo giorno dal ricevimento della merce da parte del vettore; (c) in tutti gli altri casi, dalla scadenza di un termine di tre mesi dalla data della conclusione del contratto di trasporto

4. Prescrizione e decadenza

➤ Termini di prescrizione

iii. Trasporto marittimo (art. 438 cod. nav.)

- termine di prescrizione di sei mesi se trasporto in Europa o nel Mediterraneo oppure di **un anno** se fuori Europa / Mediterraneo
- il termine decorre dalla riconsegna della merce o, in caso di perdita totale, dal giorno in cui sarebbe dovuta arrivare

iv. Trasporto ferroviario (art. 48 Convenzione COTIF 1980 e Protocollo COTIF (CIM) 1999

- termine di prescrizione di un anno oppure di due anni in caso di dolo o colpa grave
- il termine decorre (a) in caso di perdita parziale, di avaria o di ritardo, dal giorno in cui la merce è stata riconsegnata; (b) nel caso di perdita totale, dal 30° giorno dopo la scadenza del termine di consegna; (c) negli altri casi, a partire dal giorno in cui il diritto può essere esercitato

4. Prescrizione e decadenza

➤ Termini di decadenza

v. **Trasporto marittimo internazionale – Convenzione di Bruxelles – Regole Hague-Visby**

- temine di decadenza di **un anno**
- il termine decorre dall'arrivo nave in porto o dalla data dell'evento se non viene concessa proroga termine o notificato un atto di citazione

vi. **Trasporto aereo internazionale – Convenzione di Montreal 1999**

- temine di decadenza di **due anni**
- il termine decorre dall'arrivo dall'aeromobile in aeroporto o presunta data di mancato arrivo se non viene notificato un atto di citazione