

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI UDINE

CORSO DI DOTTORATO DI RICERCA IN DIRITTO ED ECONOMIA DEI SISTEMI
PRODUTTIVI, DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA
CICLO XXIV

TESI DI DOTTORATO DI RICERCA

**IMPEDIMENTI ALLA RICONSEGNA E CUSTODIA DELLE MERCI
TRASPORTATE**

Dottoranda di ricerca: Adriana Pinto

Relatrice: Prof.ssa Alessandra Gaggia

ANNO ACCADEMICO 2012/2013

INDICE

Premessa

Cap. I Il contratto di trasporto	Pag.	006
1.1 <i>Definizione di contratto di trasporto e sue caratteristiche</i>	«	006
1.2 <i>Trasporto di persone o cose</i>	«	011
1.3 <i>Il contratto di trasporto come contratto a favore di terzi</i>	«	013
1.4 <i>I soggetti del contratto</i>	«	015
1.5 <i>Gli aventi diritto al carico</i>	«	017
a) <i>Il mittente</i>	«	018
b) <i>Il destinatario</i>	«	025
c) <i>Il vettore</i>	«	032
d) <i>Pagamento al vettore dei crediti derivanti dal trasporto e degli assegni da cui le cose trasportate sono gravate</i>	«	041
Cap. II Gli impedimenti	Pag.	044
2.1 <i>Impedimenti e ritardi nell'esecuzione del trasporto</i>	«	044
2.2 <i>Incidenza dell'impossibilità sopravvenuta sul contratto di trasporto</i>	«	047
2.3 <i>Obblighi e responsabilità delle parti</i>	«	051
2.4 <i>La riconsegna delle merci</i>	«	052
2.5 <i>Impedimenti alla riconsegna</i>	«	061
2.6 <i>Impedimenti derivanti dal comportamento del destinatario</i>	«	064

2.7	<i>Opposizione alla riconsegna</i>	«	069
2.8	<i>Rifiuto e ritardo</i>	«	073
2.9	<i>Irreperibilità del destinatario</i>	«	078
2.10	<i>Impedimenti derivanti da controversie circa la titolarità del destinatario</i>	«	081
Cap.III L'Obbligo di custodia			Pag. 087
3.1	<i>La custodia e modalità di liberazione del vettore dall'obbligo di custodia</i>	«	087
3.2	<i>I servizi di handling</i>	«	096
3.3	<i>Disciplina del procedimento di deposito: differenze tra trasporto di carico e cose determinate</i>	«	100
3.4	<i>Sbarco d'ufficio</i>	«	101
3.5	<i>Sbarco di amministrazione</i>	«	105
	a) <i>Sbarco di amministrazione facoltativo</i>	«	105
	b) <i>Sbarco di amministrazione obbligatorio</i>	«	107
	<i>Conclusioni</i>	«	109
	<i>Bibliografia</i>	«	118

PREMESSA

Il seguente lavoro ha la volontà di affrontare, attraverso l'enunciazione della casistica giurisprudenziale, il tema della responsabilità del vettore di cose nell'impossibilità di riconsegna delle merci a lui non imputabile, nonché il conseguente obbligo di custodia delle stesse.

Punto di partenza è l'individuazione e definizione del contratto di trasporto in genere, dai soggetti coinvolti che lo sottoscrivono quali il mittente o caricatore ed il vettore e dal soggetto che ne trae beneficio quale il destinatario, menzionando anche la figura emergente nei contratti di spedizione odierni, quale lo spedizioniere.

Si procederà poi alla definizione ed enunciazione di quelle che sono le cause che non portano ad una corretta conclusione del contratto di trasporto, individuata nella riconsegna delle merci al destinatario. Pertanto, dall'analisi dell'elemento caratteristico del trasporto di cose, ossia la consegna della merce, su cui si fonda la tipica responsabilità *ex recepto* del vettore di cose, si passerà ad un'analisi delle situazioni attinenti alla fase della riconsegna, in cui il vettore (marittimo o aereo), ad esempio, non ha la possibilità di avvalersi della collaborazione del destinatario per ottenere, tramite la riconsegna, la liberazione dal suo persistente obbligo di conservare e custodire la merce. Saranno così approfonditi, da un lato, i casi in cui la liberazione del vettore è impedita perché il destinatario rifiuta o ritarda a prestare la sua cooperazione, dall'altro perché vi sia un'opposizione alla riconsegna, una controversia o una situazione di incertezza circa il soggetto legittimato alla ricezione.

Tali situazioni hanno il comune denominatore individuabile nel fatto che è impedito al vettore di avvalersi della cooperazione del destinatario, sia perché quest'ultimo non voglia cooperare, sia perché sovvenzano altre circostanze indipendenti dalla sua volontà.

Si è così voluto approfondire se sia revocabile il rifiuto di ricevere da parte del destinatario e come il vettore possa liberarsi dalla responsabilità *ex recepto*, posto che l'obbligo di custodia e deposito, non cessa con la messa a disposizione della merce, ma solo con la consegna materiale della stessa all'avente diritto.

CAPITOLO I

IL CONTRATTO DI TRASPORTO

Paragrafo 1.1 : *Definizione di contratto di trasporto e sue caratteristiche*

Il Codice Civile, ai sensi dell'articolo 1678, definisce il trasporto come il contratto attraverso il quale il vettore si obbliga a trasferire, verso corrispettivo, persone o cose da un luogo ad un altro¹.

Già dalla stessa enunciazione della definizione del contratto, poiché è fatta espressa menzione dalla stessa definizione legislativa che il contratto di trasporto ha quale suo elemento essenziale il corrispettivo dovuto al vettore dal mittente, ne deriva che il contratto sia a carattere oneroso.

Il tipo contrattuale che risulta così individuato si configura come un contratto *bilaterale* (e non *trilaterale* come si potrebbe immaginare) ove mittente e vettore sono le figure stipulanti il contratto, nonché a prestazioni corrispettive, nel quale le reciproche obbligazioni tra le parti hanno per oggetto l'una la prestazione di una somma di denaro, l'altra la prestazione del trasferimento di cose o persone da un luogo ad un altro².

¹M. IACUANIELLO BRUGGI – L.F. PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, in *Giurisprudenza sistematica civile e commerciale*, Torino, 1979, p. 217, sintetizzando in poche righe ricordano che “trattasi di un contratto di risultato (...), di un contratto commutativo e di scambio (...), di un contratto consensuale (...), non formale (...), di regola a titolo oneroso, e che, qualora si faccia ricorso a moduli e formulari al fine di predisporre il contenuto negoziale tipico, rientra nei contratti per adesione”. Questa definizione trova la propria fonte nell'opinione comune ed unanime della dottrina: A. ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, in *Codice di commercio commentato*, VI, 2, Torino, 1935, p. 566; M. IANNUZZI, *Del trasporto*, in *Commentario del Codice civile*, a cura di Scialoja e Branca, Libro quarto, *Delle obbligazioni (artt. 1678-1702)*, Bologna - Roma, 1961, p. 25; G. CATURANI - A. SENSALÉ, *Il Trasporto: esposizione critica di giurisprudenza e di dottrina*, Napoli, 1960, n° 2, p. 10; FERRI, *Manuale di diritto commerciale*, Torino, 1952, p. 496. In senso contrario ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959, p. 123; VITALI, *Dell'appalto - del trasporto*, Roma, 1973, p. 568; FLAMINI, *Il trasporto amichevole*, Napoli, 1977, p. 125; M. GRIGOLI, *Il trasporto*, in *Trattato di diritto privato*, diretto da Pietro Rescigno, Torino, 1984, vol. XI, p. 745 e ss.

²IANNUZZI, *op. cit.*, p. 1: “Rilevanza individuante del tipo contrattuale è assunta da questa seconda obbligazione. Il suo oggetto è, evidentemente, un *facere*, ma occorre subito aggiungere che si tratta di un *facere* valutato nell'economia contrattuale non in funzione della quantità di

Il più insigne studioso³ del contratto di trasporto di cose lo definisce come il contratto in virtù del quale un soggetto, detto vettore, assume verso un altro soggetto, detto mittente, ed in corrispettivo di un prezzo determinato - il c.d. porto - l'obbligo di trasferire una determinata cosa materiale - il c.d. carico - prendendola in consegna nel luogo di partenza e riconsegnandola nel luogo di destinazione.

Il contratto di trasporto non necessita della forma scritta, né *ad substantiam* né *ad probationem*⁴. Ulteriore caratteristica immediatamente percepibile di tale tipologia contrattuale, è la sua *consensualità* derivante dall'accordo stesso stipulato tra le due figure del contratto.

Il contratto di trasporto può concludersi anche per comportamento concludente o in virtù del disposto di cui all'art. 1327 cod. civ., qualora vi sia stata espressa richiesta in tal senso da parte del mittente o qualora lo richieda la natura dell'affare⁵

energie prestate, ma in funzione del suo concretarsi in un risultato utile. Si badi che la norma in esame non parla di un'obbligazione di prestare energie per il trasferimento, bensì parla di un'obbligazione di risultato consistente nel trasferimento di una cosa o di una persona da un luogo ad un altro. Tale deduzione in obbligazione di un *facere* consistente nel conseguimento di un risultato comporta incidenza sul debitore del rischio di una maggiore onerosità della prestazione in rapporto alle resistenze fortuite incontrate nella produzione del risultato il cui conseguimento è stato dedotto in obbligazione. E poiché i contratti sinallagmatici nei quali una delle parti si impegna ad un *facere* e subisce l'incidenza del rischio suaccennato (qualificabile anche, sinteticamente, come rischio della difficoltà dell'*opus*) vengono tradizionalmente raggruppati nella categoria concettuale della *locatio operis*, ne consegue che in tale categoria deve ritenersi compreso anche il contratto di trasporto”.

³A. ASQUINI, voce “*Trasporto di cose (contratto di)*”, in *Noviss. Dig. It.*, XIX, Torino, 1973, p. 565 ss., a p. 577, il quale pone l'accento sull'importanza fondamentale che questo contratto ha assunto nell'economia degli Stati. Egli evidenzia il fatto che la nuova rivoluzione tecnologica, avvenuta a seguito di quella ferroviaria, e rappresentata dal grandissimo sviluppo dell'autotrasporto, ha provocato come conseguenza la rivalutazione della legge commerciale.

⁴Fanno eccezione a detto principio di libertà della forma i contratti di trasporto aereo su navi di stazza maggiore, superiore alle dieci tonnellate lorde e marittimo (artt. 396, 420, 940, e 950 cod. nav.) per i quali la forma scritta è richiesta *ad probationem*. Nel trasporto ferroviario, l'art. 6, comma 2, della CIM 1999, prevede il requisito della forma *ad probationem* laddove dispone che il contratto deve essere attestato dalla lettera di vettura. L'assenza, l'irregolarità o la perdita del documento di trasporto non inficiano comunque la validità del contratto. Per tale motivo, si ritiene che il contratto di trasporto abbia natura consensuale: cfr. al riguardo, S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre in Trattato di diritto civile e commerciale* diretto da A. Cicu e F. Messineo, XXVI, I, Milano, 2007, p. 608.

⁵Una disciplina particolare si ha nell'ipotesi di contratto di trasporto di cose per conto terzi. La questione problematica attiene all'interpretazione del disposto di cui all'art. 26, comma u., della legge 6 giugno 1974, n. 298, come modificato dall'art. 1, d. l. 29 marzo 1993, n. 82, convertito nella l. 27 maggio 1993, n. 162, con cui si è previsto in capo al vettore l'obbligo di annotare,

In dottrina, si è giustamente osservato che «il trasporto, come l'oggetto di ogni obbligazione, deve avere una utilità patrimoniale, deve essere possibile fisicamente e possibile giuridicamente, ossia lecito. Mancando uno di questi requisiti, il contratto di trasporto sarebbe nullo⁶».

La prestazione tipica contrattualmente assunta dal vettore ha ad oggetto un *opus*, un *facere*, che consiste nel “prestare le energie necessarie a modificare la posizione di

sulla copia del contratto di autotrasporto di cose per conto terzi, i dati dell'iscrizione all'albo degli autotrasportatori e la relativa autorizzazione. Ci si è in particolare posti la domanda se la disposizione prevedesse o no un obbligo di forma scritta *ad substantiam* del contratto oppure, restando fermo il principio di libertà della forma, la nullità del contratto fosse limitata ai casi in cui esso, una volta stipulato per iscritto, fosse risultato privo delle annotazioni richieste. Tanto la dottrina (cfr. M. RIGUZZI, *I contratti speciali. Il contratto di trasporto*, Torino, 2006; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008, p. 165 ss.), quanto la giurisprudenza (Trib. Alba 30 novembre 1995, in *Dir. Trasp.* 1997, p. 163 ss.; Trib. Monza 22 gennaio 1999) hanno propeso per la nullità del contratto privo della forma scritta.

Il d.l. 3 luglio 2001, n. 256, convertito nella l. 20 agosto 2001, n. 334, ha però smentito le soluzioni giurisprudenziali e le tesi dottrinali che consideravano necessaria la forma scritta per la validità del contratto di trasporto di cose su strada, ribadendo il principio di libertà della forma previsto nel codice civile. La situazione di nullità del contratto dunque, è stata limitata ai soli casi in cui, scelta la forma scritta, il vettore abbia omissso di inserire le richieste annotazioni. Sul punto è poi intervenuta la Corte costituzionale che ha dichiarato ufficialmente l'illegittimità dell'art. 26, comma u. della l. 298/1974, in combinato disposto con l'art. 3 del d.l. 3 luglio 2001, n. 256, nella parte in cui prevede, ove i contraenti abbiano scelto la forma scritta, la nullità del contratto di autotrasporto per la mancata annotazione sulla copia del contratto dei dati relativi agli estremi dell'iscrizione all'albo e dell'autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi possedute dal vettore (Corte cost. 14 gennaio 2005, n. 7). Infine, con il d. lg. 21 novembre 2005, n. 286 che ha abrogato il sistema delle tariffe obbligatorie a forcilla per l'esercizio dell'attività di autotrasporto di cui alla l. 298/1974, si è stabilito, all'art. 6, comma 1, che «il contratto di trasporto di merci su strada è stipulato, di regola, in forma scritta per favorire la correttezza e la trasparenza tra i contraenti.»

⁶In questo senso, A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 126. L'illustre Autore, per quanto riguarda i requisiti sopra elencati, afferma che l'utilità patrimoniale del trasporto dedotto nel contratto deve essere giudicata in relazione all'apprezzamento soggettivo delle parti; quanto poi al fatto che il trasporto deve essere possibile fisicamente, l'Autore afferma che, pur essendo fisicamente possibile qualunque trasporto di cose eseguibile coi mezzi umani, animali e meccanici a disposizione dell'uomo, tale concetto di possibilità, agli effetti giuridici, va inteso in senso più relativo, avendo riguardo cioè a quei particolari mezzi di trasporto previsti dalle parti nella stipulazione del contratto. Così, se è stato convenuto un trasporto a mezzo autocarro su un dato itinerario, e se questo risulta interrotto al momento della stipulazione del contratto, il trasporto deve considerarsi impossibile, anche se il trasporto sia materialmente possibile con altri mezzi. Quanto infine alla liceità, risulta giuridicamente possibile qualunque trasporto il quale non sia vietato dalla legge. A tale proposito, ciò dovrebbe comportare la nullità di quei contratti di trasporto di cose per conto di terzi effettuati da imprenditori di trasporto non iscritti all'Albo e privi della prescritta autorizzazione ai sensi della l. n°298/1974. (Per la disciplina del contratto di trasporto di cose per conto terzi, cfr. la nota precedente).

una cosa rispetto allo spazio, sia usando le proprie energie, sia, come normalmente avviene, usando le energie proprie come direttrici di trazione non umane”⁷.

L’oggetto del contratto deve essere valutato nell’economia contrattuale, secondo autorevole dottrina, «non in funzione della quantità di energie prestate, ma in funzione del suo concretarsi in un risultato utile». La stessa dottrina sottolinea poi che, dal dato letterale dell’art.1678 cod. civ., si può agevolmente desumere che il legislatore abbia inteso introdurre un concetto di obbligazione di trasferire, e non abbia parlato di una obbligazione di prestare energie per il trasferimento. E non v’è dubbio che obbligazione di trasferire equivalga a obbligazione di conseguire il risultato, consistente nel trasferimento di una cosa o di una persona da un luogo ad un altro. Il che comporta, a carico del debitore–vettore, al quale di conseguenza compete la direzione tecnica del lavoro stesso, il rischio della difficoltà del lavoro. E poiché i contratti nei quali una delle parti si obbliga ad un *facere* e subisce l’incidenza del rischio vengono ricondotti tradizionalmente nella categoria della *locatio operis*, ne consegue che anche il contratto di trasporto deve ritenersi compreso in tale categoria⁸.

Nonostante la configurazione unitaria di questo tipo contrattuale, il cui elemento identificativo risiede nell’obbligo di “trasferimento”, esso assume aspetti particolari ed è assoggettato ad una specifica disciplina a seconda che il trasferimento riguardi persone o cose, a seconda del mezzo di trasporto con cui il suddetto trasferimento si attua (ferrovia, tramvia, automobile, aeromobile, ecc...), ed a seconda dell’ambiente in cui avviene (terra, mare, aria).

⁷Così A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 49

⁸In questo senso, e per più ampie considerazioni, può vedersi M. IANNUZZI, *op. cit.*, pp. 1 e 2. Si vedano inoltre, per analoghe considerazioni, G. ROMANELLI, *op. cit.* p. 136, 1959; M. STOLFI, *Appalto-Transporto*, in *Trattato di diritto civile*, diretto da G. Grosso e F. Santoro – Passarelli, Vallardi, Milano, 1961, p. 76; S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell’aeromobile*, Roma, 1947, p. 71; G. FERRI, *Manuale di diritto commerciale*, X ed., Torino, 1996, p. 875; F. MESSINEO, *Manuale di diritto civile e commerciale*, VIII ed., Milano, 1954, vol. IV, p. 211. Occorre inoltre sottolineare, sul punto, l’indagine fondamentale di Asquini (A. ASQUINI, *op. ult. cit., loc. cit.*) che ha messo acutamente in luce le profonde differenze esistenti tra *locatio operis* e *locatio operarum*, differenze che sono state individuate dall’illustre Autore, principalmente ed essenzialmente nella diversa incidenza della difficoltà del lavoro, il cui onere grava sul debitore nella locazione di opera e grava invece sul creditore nella locazione di opere.

A seconda di chi o che cosa viene trasferito, quindi, e a seconda di quale sia l'oggetto del trasporto, si distinguono i sottotipi di trasporto di persone e trasporto di cose, nonché, in relazione al mezzo utilizzato ed all'ambiente in cui il trasferimento avviene, si individuano i trasporti per via d'acqua, per via d'aria, stradale e ferroviario: diversi sottotipi di trasporto caratterizzati da specifiche discipline, a loro volta differenti, a seconda che il trasporto abbia carattere nazionale o varchi una o più frontiere, nel qual caso si viene a configurare un trasporto internazionale. La disciplina del contratto di trasporto finisce in tal modo per essere particolarmente ampia ed articolata, dal momento che accanto alla normativa del codice civile si pongono le norme contenute nel codice della navigazione e nella legislazione speciale⁹.

Tuttavia, quanto sopra riportato oggi lascia il posto ad una diversa interpretazione della disciplina del trasporto di cose, andando non più a dare la massima rilevanza alla fattispecie di trasporto stesso ma piuttosto rendendo essenziale e primario il ruolo del carico e di colui il quale ha diritto alla ricezione di esso.

Tale diversità interpretativa si rende necessaria in quanto non è più possibile identificare un trasporto di cose con un unico mezzo, ma sempre più si ricorre ad un trasporto legato a più mezzi, così detto trasporto multimodale, composto dalla combinazione tra loro di diversi mezzi quali treno, aereo, nave o camion. Un tanto fa sì che il mezzo di trasporto utilizzato vada a perdere il ruolo preminente che aveva sino a poco tempo fa nel contratto di trasporto, a tutto vantaggio del soggetto che ne usufruisce, il quale ha interesse affinché il trasporto da un luogo ad un altro della merce avvenga nel minor tempo possibile, senza danni e con il minor costo possibile. Tuttavia, nonostante la globalizzazione ed il sempre maggior utilizzo del trasporto

⁹Sui contratti marittimi ed aerei, vedi S. FERRARINI, *op. cit.*, p. 67 ss.; A. FIORENTINO, *I contratti navali*, seconda ed., Napoli, 1959, p. 39 ss.; G. ROMANELLI, *op. cit.*, p.139; e i capitoli dedicati a tale argomento dei trattati o manuali di diritto della navigazione (vedi per tutti A. BRUNETTI, *Manuale di diritto della navigazione marittima ed interna*, Padova, 1947, p. 206 ss.; A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011, p. 464 ss.).

multimodale, ad oggi non si è ancora giunti ad un testo normativo unitario omnicomprensivo delle differenti tipologie di trasferimento delle merci.¹⁰ Siamo pertanto ancora in un regime di differenziazione normativa in base alla modalità del trasporto ed alla tipologia nazionale od internazionale della stessa.

Paragrafo 1.2: Trasporto di persone o cose

Un aspetto fondamentale e caratterizzante la stessa tipologia del contratto di trasporto è l'oggetto del trasporto stesso.

¹⁰A fronte del crescente rilievo che nella realtà operativa il trasporto multimodale ha assunto con il trascorrere degli anni non ha fatto seguito, sul piano normativo, un'uniforme regolamentazione di questo fenomeno. Infatti, mentre da un lato gli utenti appaiono sempre più indifferenti ai mezzi di trasporto utilizzati, essendo principalmente interessati al risultato del trasferimento globalmente considerato, dall'altro la normativa, sia interna sia internazionalmente uniforme, risulta ancora improntata ad un principio di separatezza a seconda del mezzo impiegato. Tanto in Italia infatti, quanto a livello internazionale, manca ancor oggi una disciplina che regoli in modo specifico gli obblighi e le responsabilità del vettore multimodale. Il primo tentativo di pervenire ad una regolamentazione internazionale del trasporto multimodale risale addirittura al 1930 ad opera dell'*International Institute for Unification of Private Law* (Unidroit). Vi sono poi stati alcuni progetti di convenzione tra i quali, il più significativo è quello che ha portato alla firma a Ginevra, il 23 maggio 1980, della Convenzione sul trasporto multimodale di merci. Tale Convenzione, che avrebbe dovuto trovare applicazione allorché il luogo di presa in carico delle merci o quello di riconsegna fosse situato in uno Stato contraente, in realtà non è operativa poiché non ha raggiunto il richiesto numero di ratifiche (trenta) per entrare in vigore. Essa comunque, non è di fatto rimasta lettera morta, dal momento che ha rappresentato un modello a cui i vari Stati si sono ispirati nell'emanare le proprie normative interne sul trasporto multimodale. Sulla questione la nostra giurisprudenza appare divisa: la giurisprudenza di merito ha seguito diverse soluzioni, facendo riferimento, alcune volte, alle norme che regolano le singole modalità di trasporto (cfr. App. Milano, 7 novembre 1950), altre volte applicando la normativa inerente la tratta prevalente (cfr. Trib. Genova 12 marzo 1992 e, in senso contrario, Trib. Gorizia, 28 maggio 2003), altre ancora le disposizioni del codice civile (App. Genova, Sez. I, 8 marzo 2002), seguendo, in quest'ultimo caso, la posizione costantemente assunta dalla giurisprudenza di legittimità. L'orientamento giurisprudenziale della Corte di Cassazione, costante nel ritenere che per individuare i termini di prescrizione dei diritti nascenti da un contratto di trasporto multimodale, si debba riferire all'art. 1698 ss. cod. civ., ha sollevato aperte reazioni da parte della dottrina, che ha invece sottolineato come siano improbabili le ipotesi di concreta applicazione del codice civile ai trasporti multimodali internazionali. (Per una dettagliata analisi sul trasporto multimodale e la soluzione data dalla nostra giurisprudenza, cfr. M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei Trasporti*, Milano, 2007, p. 136 ss.; G. SILINGARDI, *Il regime di responsabilità dell'operatore di trasporto multimodale*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1997, p. 746 ss.

La disciplina, infatti, apre un distinguo a seconda che l'oggetto trasportato sia una persona fisica o una cosa: un tanto differenzia ovviamente i diversi diritti ed obblighi contrattuali delle parti.

Infatti, anche se il contratto di trasporto di persone e quello di trasporto di cose presentano identità di natura giuridica, dal momento che si strutturano come due sottotipi nell'ambito della medesima fattispecie unitaria, il trasporto appunto, la diversità della prestazione oggetto del contratto riflette i suoi effetti sulla disciplina concretamente applicabile al rapporto¹¹.

Inoltre, anche se la causa del contratto è unica, e si manifesta nell'obbligo di effettuare un'attività di trasporto, l'oggetto del contratto si atteggia diversamente, in quanto il vettore in un caso assume l'obbligo di trasferire nello spazio una cosa, cioè un oggetto di diritti, nell'altro una persona, cioè un soggetto di diritti.

Un ulteriore distinguo all'interno della disciplina del contratto di trasporto può rilevare nel senso che, nel caso in cui l'oggetto trasportato sia una cosa, la prestazione viene verificata dal creditore nel luogo e nel momento della riconsegna delle merci, mentre, nel trasporto di persone, la prestazione viene verificata dal passeggero in modo continuativo durante il suo svolgimento¹².

Nel trasporto di cose, «elemento differenziatore è l'affidamento, la consegna della merce, che pone il carico nella detenzione e sotto la custodia del vettore dal

¹¹G. ROMANELLI – G. SILINGARDI, voce *Trasporto (terrestre)*, in *Enc. Giur. Treccani*, vol. XXXI, Roma, 1994, p. 1, affermano testualmente: "La già rilevata struttura unitaria del contratto di trasporto si manifesta principalmente nell'identità di natura giuridica del negozio in questione, sia che si tratti di trasporto di persone o di cose, ovvero di trasporti aerei, su acqua (marittimi, fluviali, lacuali) o terrestri (stradali, ferroviari o postali). Essa però non comporta l'eliminazione delle differenze esistenti tra le varie forme di trasporto; significa semplicemente [...] che queste non integrano contratti tipici distinti, bensì danno vita a diversi sottotipi di un unico tipo contrattuale, le cui peculiari caratterizzazioni distintive costituiscono un dato pratico di notevole importanza, tale da spiegare necessariamente i loro effetti anche sul piano giuridico".

¹²A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 40; A. ASQUINI, voce "*Trasporto di persone (Contratto di)*", in *op. cit.*, p. 120. Da questa caratteristica del contratto di trasporto di persone ne deriva che, secondo l'Autore, in tale contratto, la cooperazione del creditore del trasporto nell'adempimento della prestazione è necessaria, in modo uniforme e continuato, durante tutta l'esecuzione del trasporto (presenza nella vettura) e non solo al momento iniziale e terminale dello stesso (consegna e riconsegna della merce), come nel contratto di trasporto di cose. Nello stesso senso, G. FERRI, *op. cit.*, p. 667; in giurisprudenza, cfr. Cass. Civ., 17 febbraio 1966, in *Foro it.*, 1966, I, 1967.

momento della consegna a quello della riconsegna, mentre nel trasporto di persone il viaggiatore è, per definizione, sempre presente durante il viaggio.

Da qui l'impossibilità di estendere ai trasporti di persone le norme sul *receptum*, che costituiscono il nocciolo della disciplina legale del trasporto di cose». ¹³.

1.3: Il contratto di trasporto di cose come contratto a favore di terzi

Nel contratto di trasporto di cose la posizione del destinatario, in particolar modo per ciò che attiene all'ambito dei suoi diritti, ha dato luogo ad un vivace dibattito. Infatti, considerato che il contratto di trasporto si conclude tra mittente e vettore, che risultano così essere le parti del contratto stesso, mentre il destinatario è colui che beneficia dell'attività posta in essere dal vettore, la posizione del destinatario, considerata al momento della stipulazione del contratto di trasporto, ha indotto la prevalente dottrina e giurisprudenza a costruire il trasporto come contratto a favore di terzi. In altri termini «il mittente (stipulante) designa un terzo (destinatario) quale avente diritto alle prestazioni dovute dal vettore (promittente). Il terzo acquista il diritto nei riguardi del promittente in base al contratto, ma lo stipulante può revocare o modificare la disposizione a favore del terzo fino a quando questi dichiara di volerne profittare»¹⁴

¹³Cfr. M. IACUANIELLO BRUGGI – L.F. PAOLUCCI, *op. cit.*, p. 213.

¹⁴Così testualmente A. ALIBRANDI, *Appunti sull'art. 1689 cod. civ.*, in *Arch. circolaz.*, 1985, p. 465 ss. Propendono per la concezione del contratto di trasporto di cose come contratto a favore di terzi, tra gli altri, G. COTTINO, *Il trasporto e la spedizione*, in *Trattato di diritto commerciale e diritto pubblico dell'economia*, diretto da F. Galgano, Padova, 1991, vol. XVI, p. 783 ss.; A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 105 ss.; M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 159 ss.; G. CATURANI – A. SENSEALE, *Il trasporto*, Napoli, 1960, p. 121 ss.; M. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 759 ss.; M. STOLFI, *op. cit.*, p. 124 ss.; P. CALICETI, *Contratto e negozio nella stipulazione a favore di terzi*, Padova, 1994, p. 239 ss.; S.FERRARINI, *op. cit.*, p. 100, il quale ricorda che altro tratto caratteristico del trasporto è la sua struttura di contratto a favore di terzi. Ed infatti, potendo le merci essere spedite a persona diversa da quella che stipula il contratto, si profila la figura del destinatario, il quale acquista il suo diritto direttamente dal contratto, stipulato a suo favore, dal momento in cui vi aderisce, richiedendo al vettore la consegna delle merci. Tra le opinioni contrarie, meritano di essere ricordate quelle di G. FERRI, *Manuale di diritto commerciale*, Torino, 1976, p. 877 ss., il quale preferisce ricondurre il contratto di trasporto alla fattispecie dell'indicazione di pagamento; G. SILINGARDI, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, Milano, 1980, p. 81 ss., il quale, criticata in modo particolarmente articolato la

Per effetto del contratto di trasporto il destinatario acquista un diritto proprio verso il vettore, immune da qualsiasi eccezione fondata su altri rapporti fra mittente e vettore (arg. ex art.1413 cod. civ.). La costruzione del contratto di trasporto di cose come un contratto stipulato normalmente a favore di terzo risponde, fra l'altro, alla esigenza vivamente sentita dalla pratica di agevolare le contrattazioni sulle merci viaggianti, attribuendo al destinatario (che spesso è anche l'acquirente delle cose trasportate) un proprio e autonomo diritto, che egli può esercitare e tutelare giudizialmente di fronte al vettore, senza essere costretto ad agire per conto del mittente. Naturalmente, in confronto al contratto a favore di terzi del diritto comune, sono apparse necessarie numerose particolarità e varianti, specialmente al fine di determinare, secondo le esigenze del commercio, quando finiscano i diritti del mittente e quando comincino quelli del destinatario.

Si consideri, a tal fine, che l'esecuzione del trasporto ha inizio e prosegue nei confronti del mittente, cui compete il diritto di contrordine fino al momento dell'arrivo a destinazione delle cose trasportate. Nel contratto a favore di terzi del diritto comune, salvo patto contrario, il terzo acquista il diritto contro il promittente per effetto della stipulazione (art.1411 cod. civ., comma 2°). Questa però può essere revocata o modificata dallo stipulante, finché il terzo non abbia dichiarato, anche in confronto del promittente, di volerne profittare (art.1411 cod. civ., comma 3°). Nel contratto di trasporto, invece, il diritto del destinatario alla riconsegna delle cose trasportate nei confronti del vettore nasce solo potenzialmente dal contratto di

teoria tradizionale, inquadra il trasporto nella categoria della delegazione di pagamento; L.V. MOSCARINI, *I negozi a favore di terzo*, Milano, 1970, p. 102 ss. Può inoltre utilmente vedersi, per i vari orientamenti, M. IACUANIELLO BRUGGI – L.F. PAOLUCCI, *op. cit.*, p. 248 ss. Assolutamente dominante e prevalente è la configurazione del contratto a favore di terzo in giurisprudenza. Fra le tante, possono vedersi, Cass. 21 ottobre 1991, n°11108, con nota di G.F. BENELLI, *Contratto di trasporto con subtrasporto e diritti del destinatario*, in *Dir. Trasp.*, 1993, p. 425 ss.; Trib. Massa 5 febbraio 1988, in *Arch. circolaz.*, 1988, p. 559 ss.; Cass. 18 maggio 1984, n°3064, in *Resp. Civ. e prev.*, 1985, p. 66 ss.; Trib. Milano, 24 marzo 1986, *ivi*, 1986, p. 313 ss.; Cass. 26 maggio 1994, n°5165, in *Arch. civ.*, 1995, p. 468; Cass. 14 maggio 1979, n°2773, con nota di M. GRIGOLI, *Sulla configurazione giuridica del destinatario delle merci trasportate*, in *Giust. Civ.*, 1980, I, p. 1715 ss.; Cass. 11 novembre 1988, n°6081, *ivi*, 1989, p. 1243 ss.; Cass. 26 aprile 1995, n°4620, in *Arch. civ.*, 1996, p. 1008 ss.; Trib. Napoli, 13 giugno 1975, in *Dir. giur.*, 1977, p. 450 ss.; Cass. 20 dicembre 1976, n°4696, in *Giust. Civ. mass.*, 1976.

trasporto. Tale diritto diviene perfetto, infatti, solo con la richiesta della riconsegna, al momento in cui le cose siano arrivate a destinazione o sia scaduto il termine entro cui esse sarebbero dovute arrivare (art.1680 cod. civ., comma 2°). In definitiva, il perfezionarsi del diritto del destinatario è sottoposto a un termine (arrivo effettivo o legale a destinazione delle cose trasportate) e a due requisiti legali, che consistono nella richiesta di riconsegna del destinatario e nel mancato contrordine del mittente.

È evidente però che non vi è ragione di costruire il contratto di trasporto come contratto a favore di terzi, quando il vettore rilasci al mittente, all'atto della presa in consegna delle merci, un titolo rappresentativo delle medesime (duplicato della lettera di vettura all'ordine o ricevuta di carico all'ordine, per i trasporti terrestri; polizza di carico o polizza ricevuta per l'imbarco e lettera di trasporto, rispettivamente per i trasporti marittimi e aerei), un titolo cioè che attribuisce a chi ne è possessore il diritto alla riconsegna delle merci, che vi sono specificate. In tal caso non si applicano più tutte le disposizioni legislative sulla posizione del destinatario come terzo beneficiario del contratto di trasporto, ma i diritti nascenti dal contratto di trasporto verso il vettore spettano al possessore del titolo rappresentativo, che si legittima nelle forme prescritte dalla legge (art.1992 cod.civ.) e, per i titoli all'ordine, mediante girata (art.1691 cod. civ., comma 1°). Parimenti, gravano sul possessore del titolo anche gli obblighi nascenti dal contratto, che risultino dal documento.

1.4. I soggetti del contratto

Il contratto di trasporto di cose viene stipulato tra due soggetti, il mittente/caricatore ed il vettore: questo tipo di contratto obbliga le parti ad un corrispettivo in denaro per il mittente ed alla prestazione del trasferimento per il vettore.

Come già indicato in precedenza, è pertanto un contratto "bilaterale" tra due soggetti, dove il mittente può identificarsi anche nella figura del ricevitore, se l'oggetto trasportato viene riconsegnato al mittente stesso; nel caso in cui, però, il

mittente non sia anche il ricevitore, allora ad usufruire del contratto vi sarà un terzo soggetto, non stipulante.

Infatti è in tale circostanza che il contratto di trasporto può essere assimilato al contratto a favore di terzi, in quanto il nostro ordinamento riconosce la possibilità di stipulare un contratto a favore di un terzo nel caso in cui lo stipulante vi abbia interesse.

Tale interesse, come noto, è presente nella figura del mittente che abbia lo scopo di trasferire le merci a fronte di un corrispettivo, solitamente economico.

In linea generale, il terzo acquista i diritti derivanti dal contratto stipulato nel momento della stipulazione del negozio stesso.

Nel trasporto di cose riveste particolare importanza, ai fini della configurazione dei rapporti fra le parti contrattuali e quindi dell'identificazione delle rispettive obbligazioni¹⁵, la cooperazione dell'utilizzatore della nave (titolare del carico o interessato ad esso).

Tale atto rientra tra gli adempimenti a cui il mittente è tenuto per rendere possibile l'esecuzione del trasporto, e può considerarsi integrativo della consegna, il primo atto cioè – seppur non espressamente enunciato dal codice civile¹⁶ – di esecuzione del contratto stesso¹⁷.

¹⁵La cooperazione è minima, se non del tutto inesistente, nel trasporto di cose determinate, le quali solitamente, per il tramite dello spedizioniere, vengono dall'interessato soltanto consegnate al vettore, che provvede alla caricazione, allo stivaggio, alla scaricazione e alla riconsegna. Essa è maggiore nel trasporto di carico totale o parziale, attese le modalità contrattualmente o legislativamente previste per la consegna delle merci al vettore (nel trasporto marittimo, sotto paranco) e per la riconsegna delle stesse al ricevitore. La cooperazione poi, è assai più intensa nei contratti formalizzati con contratti di *time charter* rispetto a quelli risultanti da contratti di *voyage charter*, poiché nei primi l'utilizzazione a fini commerciali della nave compete al *charterer*, che ne può disporre anche impartendo al comandante gli ordini opportuni (è la c.d. clausola *employment*, a cui il legislatore fa riferimento, nell'art. 393 cod. nav., parlando di noleggio a tempo). Cfr. A. ANTONINI, *op. cit.*, p. 106-107.

¹⁶Secondo autorevole dottrina, il legislatore avrebbe ritenuto superfluo farne esplicita menzione, tenendo conto che la necessità della consegna è implicita nella nozione stessa di trasporto. Cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 105.

¹⁷Esso consiste nel trasferimento della detenzione del carico al vettore, pur restando al mittente il possesso delle merci: cfr. A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 244. Comprende anche tutta l'attività necessaria per rendere possibile detto trasferimento di detenzione: cfr. G. ROMANELLI – G. SILINGARDI, voce *Trasporto*, in *op. cit.*, p. 10.

Va peraltro osservato che la consegna non può essere intesa semplicemente come attività volta a consentire al vettore di venire in materiale contatto con le cose da trasportare; essa infatti rappresenta il momento da cui ha inizio la responsabilità *ex recepto* del vettore. Pertanto, perché la consegna delle cose al vettore consegua l'effetto liberatorio, deve essere eseguita non solo secondo le modalità stabilite in contratto, ma anche secondo quelle altre imposte da esigenza di comune diligenza e prudenza¹⁸.

Va inoltre precisato che l'affidamento delle merci al vettore non implica una trasformazione del contratto da consensuale a reale. La consegna non attiene, infatti, al momento conclusivo, bensì a quello esecutivo del contratto, che è dunque già vincolante tra le parti anche senza la consegna della cosa¹⁹.

1.5.Gli aventi diritto al carico

Con l'espressione "avente diritto al carico" si suole intendere tanto il mittente/caricatore, quanto il destinatario/ricevitore. Invero, la circostanza che il contratto di trasporto di cose sia normalmente riconducibile ad un contratto a favore di un terzo implica, secondo la dottrina e la giurisprudenza prevalenti²⁰, che i diritti nascenti dal negozio, sorti originariamente in capo al mittente, si trasferiscono successivamente al destinatario. Il momento in cui, nel contratto di trasporto, si ha questo trasferimento dei diritti dal mittente al destinatario, si identifica quando la merce trasportata giunge a destinazione o, scaduto il termine entro il quale essa

¹⁸Cass. civ., 27 gennaio 1975, n. 315.

¹⁹La consegna delle cose, infatti, non deve avvenire necessariamente nel momento del perfezionamento del contratto, ma può avvenire anche nella fase esecutiva. Nella fase conclusiva occorre tuttavia che si formi il consenso sull'obbligo del vettore di assumere in consegna le cose da trasportare, consegna che peraltro costituisce il presupposto per l'assunzione da parte dello stesso della responsabilità per custodia. Cfr. A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 69.

²⁰Tanto in dottrina quanto in giurisprudenza, invero, esistono alcune diverse posizioni minoritarie, come illustrato da E.G. ROSAFIO, *In tema di legittimazione all'azione contrattuale nel trasporto di cose*, in *Dir. Trasp.*, 1997, p. 831, nota 5.

sarebbe dovuta arrivare, il destinatario ne richiede la riconsegna. Tale norma è valevole nel nostro ordinamento riguardo a tutte le modalità di trasporto.

a) Il mittente

Mittente (talvolta, sempre più spesso, definito impropriamente dal legislatore “committente”²¹) è colui che richiede la prestazione del trasporto ed esegue la consegna delle merci al vettore.

Stipulando il contratto di trasporto, il mittente acquisisce il diritto ad ottenere che il carico, da lui consegnato al vettore, venga trasportato e riconsegnato al destinatario nel luogo di destinazione secondo le pattuizioni contrattuali. La sua prestazione tipica consiste in un *dare*, ossia nella corresponsione del nolo o porto, si parlerà così di porto affrancato²² qualora il pagamento sia a carico del mittente stesso all’atto della consegna delle cose al vettore.

Mittente non è chi *di fatto* compie le operazioni di trasferimento, bensì colui *in nome* del quale avviene la stipula contrattuale e la consegna materiale della merce, ossia colui che beneficia di tale prestazione²³.

Per accertare a chi spetti la qualifica di mittente deve aversi unicamente riguardo alla persona che ha stipulato in nome proprio il contratto di trasporto, a nulla rilevando che le spese siano eventualmente a carico del destinatario o che questi debba dare il proprio consenso alla scelta del vettore²⁴.

L’art. 1683 cod. civ. disciplina gli adempimenti cui il mittente è tenuto per rendere possibile l’esecuzione del trasporto. Egli è tenuto in primo luogo ad indicare con esattezza al vettore gli estremi per eseguire il trasporto ed in particolare il nome

²¹Da ultimo, l’art. 2 del d. lgs. 21 novembre 2005, n°286, definisce quale «committente», «l’impresa o la persona giuridica pubblica che stipula o nel nome della quale è stipulato il contratto di trasporto con il vettore».

²²Si parla invece di porto assegnato se il pagamento viene erogato dal destinatario al momento della riconsegna.

²³M. IACUANIELLO BRUGGI – L.F. PAOLUCCI, *op. cit.*, p. 241.

²⁴In questo senso, App. Firenze 1.2.1967, in *Giur. Toscana*, 1967, p. 185, la quale ha ritenuto che soggetti del contratto di trasporto sono coloro che hanno stipulato, in proprio nome, il contratto di trasporto, assumendo rispettivamente la posizione di vettore e di mittente.

del destinatario e il luogo di destinazione, la natura, il peso, la quantità e il numero delle cose da trasportare. A questi atti «di indicazione»²⁵ si aggiunge una seconda categoria di adempimenti di ordine amministrativo consistenti nella trasmissione al vettore dei documenti eventualmente necessari per l'esecuzione del trasporto²⁶, nel momento in cui consegna le cose da trasportare.

La precisazione del momento in cui il mittente deve fornire i documenti – all'atto in cui consegna le cose – ha indotto autorevole dottrina²⁷ a dedurre che la preventiva acquisizione da parte del vettore dei documenti occorrenti per il trasporto, sia necessaria per l'adempimento dell'obbligazione di trasporto e ciò soprattutto in funzione di un'esigenza economico-sociale di sicurezza del vettore. Così, anche la simmetria esistente tra l'onere di fornire i documenti e l'onere di fornire le indicazioni necessarie per eseguire il trasporto hanno portato a concludere che anche le indicazioni di cui al comma 1, del summenzionato articolo 1683 cod. civ., debbano essere fornite al vettore con un certo anticipo rispetto all'esecuzione del trasporto, al fine di consentire allo stesso vettore di approntare i mezzi e gli strumenti adeguati per dare esecuzione alla propria obbligazione nel miglior modo possibile.

Il mittente è responsabile nei confronti del vettore poi, di tutti i danni e le spese dovute all'assenza o a stato difettoso dell'imballaggio della merce a meno che il vettore, in caso di stato difettoso evidente o comunque a lui noto al momento dell'assunzione in carico, non abbia espresso delle riserve a tale riguardo.

L'ultimo comma dell'art. 1683 cod. civ. fa ricadere sul mittente la responsabilità per i danni che derivano dall'omissione o dall'inesattezza delle indicazioni o dalla mancata consegna o irregolarità dei documenti.

Per quanto riguarda la natura giuridica delle prestazioni richieste al mittente, si sono sviluppati due orientamenti dottrinali: uno favorevole a configurare gli atti di cooperazione come degli oneri in senso tecnico, delineandoli come attività

²⁵ Cfr. G. MIRABELLI, *Del trasporto*, in *Il nuovo cod. civ. commentato*, Libro IV, *Delle obbligazioni*, 2, Napoli, 1952, sub art. 1683, p. 512.

²⁶ Ad esempio licenze di esportazione, certificati di origine delle merci.

²⁷ Cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 103; M. RIGUZZI, *op. cit.*, p. 145 ss.

strumentali necessarie per il buon esito del risultato perseguito dallo stesso mittente²⁸, l'altro propenso a considerarli veri e propri obblighi giuridici²⁹.

La scelta tra l'una o l'altra soluzione ha così indotto (induce) a qualificare diversamente l'eventuale comportamento omissivo del mittente: *mora accipiendi* nel primo caso³⁰, inadempimento nel secondo, con conseguente applicazione di sanzione.

A favore della qualificazione dell'attività del mittente come semplice «onere» rileva la circostanza che si tratta di attività che egli deve svolgere nel proprio interesse (non nell'interesse del debitore)³¹, essendo rivolta al conseguimento del suo scopo contrattuale, cioè il trasporto delle cose. Tale conclusione, si è rilevato, riceve ulteriore conferma dal fatto che la disciplina legale prescinde da ogni riferimento alla colpa del mittente in caso di ritardata o mancata consegna, e prende in considerazione unicamente il dato di fatto obiettivo che le merci non sono state consegnate al vettore per collegarvi determinate conseguenze giuridiche, quali l'obbligo del mittente di pagare l'intero prezzo del trasporto³².

In conclusione, la mancata consegna delle cose da parte del mittente corrisponde a quella di chi non compie quanto è necessario affinché il debitore possa

²⁸ Cfr. A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 231; M. RIGUZZI, *op. cit.*, p. 142; G. ROMANELLI – G. SILINGARDI, *op. cit.*, p. 10.

²⁹ Cfr. M. COMENALE PINTO, S. ZUNARELLI, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2009, p. 233; W. D'ALESSIO, *Diritto dei trasporti*, Milano, 2003, p. 190; O. CAGNASSO, G. COTTINO, *Contratti commerciali*, in *Tratt. Cottino*, IX, Padova, 2009, p. 482. A sostegno di tale tesi si è rilevato che le prestazioni del mittente sono rivolte a soddisfare non solo gli interessi del caricatore ma anche quelli del vettore, poiché il mancato assolvimento di tale attività di cooperazione può causare danni anche allo stesso vettore.

³⁰ Cfr. A. FIORENTINO, *op. cit.*, p. 106; M. STOLFI, *op. cit.*, p. 128; P. GONNELLI, G. MIRABELLI, voce *Trasporto (contratto di)*, in *Enc. Dir.*, XLIV, Milano, 1992, p. 1159; A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 586, il quale osserva come la consegna del carico, pur non rappresentando una prestazione a cui il vettore ha diritto come attribuzione patrimoniale, rappresenta l'atto necessario del mittente, perché la prestazione di trasporto del vettore possa essere iniziata, perché cioè il vettore possa liberarsi della sua obbligazione.

³¹ L'interesse specifico del vettore in particolare ha per oggetto non la consegna del carico ma il conseguimento del prezzo del trasporto.

³² Cfr. M. STOLFI, *op. cit.*, p. 126. L'Autore come esempio riporta l'art. 452 cod. nav., che stabilisce, al comma 2, che, decorso il termine per la consegna delle merci, il comandante ha facoltà di partire senza attendere il carico, e il caricatore è tenuto al pagamento dell'intero prezzo di trasporto.

adempiere l'obbligazione (art. 1206 cod. civ.). Ciò pone il mittente stesso nella posizione di creditore in mora a ricevere la prestazione esponendolo all'obbligo del risarcimento del danno cagionato al vettore³³.

Tale adempimento forma oggetto di un preciso onere in capo al mittente stesso, e la sua inerzia nei confronti di tale onere comporta *mora accipiendi* sotto il profilo dell'omesso compimento di quanto è necessario affinché il debitore possa adempiere l'obbligazione³⁴ posta a suo carico.

Ma il mittente vanta anche una serie di diritti, quale quello all'esatta esecuzione del trasporto e alla riconsegna, qualora la sua figura coincida con quella di destinatario.

Il diritto di contrordine, consiste nella facoltà concessa al mittente di modificare unilateralmente le condizioni contrattuali, salvo l'obbligo di risarcire i danni e rimborsare le spese. Il mittente può dunque sospendere il trasporto e chiedere la restituzione delle cose, ovvero ordinarne la consegna a un destinatario diverso da quello originariamente indicato o anche disporre diversamente.

Il principio trova applicazione anche nel trasporto marittimo in virtù dell'analoga previsione dell'art. 433 cod. nav., ai sensi del quale il caricatore può, durante il viaggio, ritirare le cose caricate pagando il nolo per intero e rimborsando al vettore le spese straordinarie occorse per la caricazione. Il comandante, tuttavia, non è tenuto alla scaricazione quando questa importi ritardo eccessivo o modificazione dell'itinerario ovvero scalo in un porto intermedio non contemplato dal contratto o dagli usi³⁵.

³³ Cfr. P. GONNELLI, G. MIRABELLI, *op. cit.*, p. 1159.

³⁴ Al riguardo, cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.* p. 156, in cui l'Autore solleva il dubbio se il danno derivante al vettore in conseguenza di omissioni, inesattezze o irregolarità nell'attività di collaborazione del creditore, la responsabilità del mittente vada ricondotta, non tanto alla mora del creditore vera e propria, bensì alla violazione di un dovere, quando questo espliciti un'attività di cooperazione all'adempimento, consistente nel dovere di osservare un comportamento ispirato a diligenza e buona fede, al fine di evitare di ledere interessi dell'altra parte. A favore di questa tesi cfr. anche A. BOGLIONE, *Riconsegna delle merci al destinatario*, in *Dir. mar.*, 2001, p. 615.

³⁵ La norma, diversamente dall'art. 1865 cod. civ., delinea in maniera precisa i limiti del potere di disposizione delle merci attribuito al caricatore, che consistono nel non arrecare un ingiustificato

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, le Condizioni di Trenitalia Cargo agli artt. 3.2 e 15 contemplano l'esercizio del diritto di contrordine in maniera alquanto dettagliata, precisando in particolare il significato da attribuire all'espressione «disporre diversamente»³⁶.

Sul piano internazionale la CMR disciplina il diritto di contrordine in maniera puntuale, subordinando, il suo esercizio alla condizione che esso non intralci l'attività normale dell'impresa del vettore, né porti pregiudizio ai mittenti o destinatari di altre spedizioni³⁷.

Analogamente, per quanto riguarda il trasporto ferroviario, la Cotif-Cim descrive in maniera dettagliata le diverse ipotesi in cui il contrordine può concretizzarsi, specificando le condizioni in presenza delle quali può essere esercitato.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, la Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale, peraltro applicabile anche ai trasporti interni, dispone all'art. 12 che «il mittente ha il diritto, a condizione di adempiere a tutti gli obblighi risultanti dal contratto di trasporto, di disporre della merce, sia ritirandola all'aeroporto di partenza o di destinazione, sia facendola sostare in corso di rotta in caso di atterraggio, sia ordinandone la consegna del luogo di destinazione o in corso di rotta ad un destinatario diverso da quello originariamente indicato, sia chiedendone

ritardo alla spedizione e nell'impossibilità di mutare l'itinerario concordato dalle parti in contratto.

³⁶Con essa il legislatore ha inteso riferirsi a diverse opzioni e cioè: che prima dell'inizio del trasporto la merce sia ritirata nella stazione di partenza, previa disdetta del contratto di trasporto; che la merce venga restituita nella stazione di partenza, al di fuori dell'ipotesi precedente; che la merce sia fermata in una stazione intermedia o non sia comunque consegnata al destinatario in attesa di ulteriori disposizioni; che la merce sia consegnata ad altro destinatario o ad altra destinazione; dietro versamento del corrispettivo il trasporto in assegnato diventi in affrancato.

³⁷L'art. 12 della convenzione recita: «Il mittente ha il diritto di disporre della merce, in particolare esigendo dal vettore la sospensione del trasporto, la modifica del luogo previsto per la riconsegna della merce a un destinatario diverso da quello indicato nella lettera di vettura. Tale diritto si estingue quando il secondo esemplare della lettera di vettura è consegnato al destinatario, o allorché questi faccia valere il diritto previsto nell'art. 13 par. 1; da questo momento, il vettore deve attenersi agli ordini del destinatario. Il diritto di disposizione spetta tuttavia al destinatario dal momento della compilazione della lettera di vettura, se il mittente ne ha fatto menzione sulla stessa».

la restituzione all'aeroporto di partenza, purché l'esercizio di tale diritto non rechi pregiudizio né al vettore, né agli altri mittenti, salvo l'obbligo di rimborsare le spese che ne risultino».

Il diritto di disposizione sulle merci prescinde dai diritti che terzi possano vantare sulla proprietà delle stesse, ed è esercitabile fin quando tale facoltà non passa al destinatario³⁸.

La norma espressa dall'art. 1685 cod. civ., è stata interpretata dalla dottrina come esercizio di un vero e proprio diritto di recesso³⁹, o come esercizio di un diritto potestativo di variare le condizioni del contratto⁴⁰.

Nell'ambito della corrente dottrinale che esclude che la fattispecie possa ridursi ad un'ipotesi di recesso, si contrappone la posizione di chi ritiene che lo *ius variandi* possa spingersi anche fino all'ipotesi estrema del recesso⁴¹, con quella di chi ritiene che esso non pregiudicherebbe mai la continuazione del rapporto contrattuale nel cui ambito si attuerebbe soltanto una modifica della prestazione oggetto dell'obbligazione del vettore⁴².

³⁸ App. Milano, 26 maggio 1981. L'ampiezza di contenuto del diritto di contrordine, riconosciuta dalla prevalente dottrina, si giustifica in funzione di un'esigenza di tutela del mittente; d'altra parte il riconoscimento del rimborso delle spese e del risarcimento dei danni risponde all'esigenza di tutelare il corrispondente diritto del vettore a non subire un ingiustificato aggravamento della prestazione di trasporto: sul punto cfr. G. ROMANELLI – G. SILINGARDI, voce *Trasporto (terrestre)*, in *op. cit.*, p. 11. Va tuttavia rilevato che il diritto di contrordine nel trasporto marittimo, soprattutto con riferimento al potere di sospendere il trasporto e chiedere la restituzione delle cose anche dopo l'inizio del viaggio, è consentito, ai sensi degli art. 432, 433, 453 cod. nav., entro limiti più ristretti.

³⁹ Cfr. A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 229; G. MIRABELLI, *op. cit.*, p. 516, il quale attuando un parallelismo tra il contratto di trasporto e quello di appalto, rileva che nel contratto di trasporto al mittente è concessa una facoltà di recesso unilaterale e di variazione del contenuto del rapporto ben più ampia di quella attribuita al committente nel contratto di appalto.

⁴⁰ Cfr. A. ANTONINI, *op. cit.*, p. 183. L'Autore ritiene che il contrordine possa sostanziarsi in un recesso unilaterale, nel caso di sospensione del trasporto prima o dopo il suo inizio, oppure in atti aventi efficacia modificativa o specificativa del contratto di trasporto.

⁴¹ Pur non dovendosi necessariamente sostanziare in un atto risolutorio del contratto: cfr. G. COTTINO, *op. cit.*, p. 797.

⁴² Cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 111. L'Autore osserva che l'esercizio del diritto di sospendere il trasporto e l'ipotesi di ordinare la riconsegna ad un destinatario diverso sono situazioni simmetriche per le quali possono trarsi le medesime conclusioni. In particolare l'esercizio del diritto di sospendere il trasporto (che l'Autore configura come modificazione riguardo il luogo di destinazione) non fa venire meno il rapporto sinallagmatico in seno al quale l'obbligazione di corrispondere il nolo trova la sua causa nell'obbligazione del vettore di eseguire il trasporto.

(L'ultimo comma dell'art. 1685 cod. civ. sancisce che) Il mittente non può disporre delle cose trasportate dal momento in cui esse sono passate a disposizione del destinatario e cioè dal momento in cui arrivate le cose a destinazione, o scaduto il termine entro il quale sarebbero dovute arrivare, il destinatario ne richiede la riconsegna⁴³.

Il limite della potestà del mittente viene cioè correlato alla perdita del possesso delle cose trasportate che avviene con la messa a disposizione a favore del destinatario in capo al quale si consolidano dunque i diritti derivanti dal trasporto⁴⁴.

Il diritto di contrordine non richiede particolari formalità⁴⁵.

Tuttavia, un limite formale al diritto del mittente di disporre del contratto è costituito dall'esistenza del duplicato della lettera di vettura o della ricevuta di carico. In tal caso l'esercizio del diritto di contrordine è subordinato all'esibizione di tale documento sul quale vanno annotate, con la sottoscrizione del vettore, le nuove indicazioni, a tutela del destinatario che abbia negoziato la merce con il mittente, contro il pericolo che quest'ultimo negozi successivamente con altri la merce, mutandone destinazione⁴⁶.

In corrispondenza all'onere per il mittente di esibizione del documento per l'esercizio di contrordine si configura quindi un obbligo contrattuale per il vettore di pretendere l'esibizione per farvi annotare le variazioni⁴⁷.

⁴³Si è osservato in proposito che tale previsione è in linea con la ricostruzione del contratto di trasporto come contratto a favore di terzo per il quale è lo stipulante a poter revocare o modificare i patti e non il beneficiario: cfr. G. COTTINO, *op. cit.*, p. 798.

⁴⁴Tale principio, coordinandosi con l'art. 1689 cod. civ., sancisce che il diritto di disposizione del mittente cessa nello stesso momento in cui sorge il diritto del destinatario: cfr. A. ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Noviss. Dig. It.*, Torino, 1973, vol. XIX, p. 585.

⁴⁵In tema di trasporto di cose, l'esercizio del diritto di contrordine del mittente, che non è soggetto ad una forma determinata, non richiede il consenso da parte di chi effettua la riconsegna, né il suo concorso nella formazione del nuovo documento di trasporto: cfr. Cass., 26 gennaio 1995, n. 931.

⁴⁶La disposizione è rivolta a tutelare anche il vettore contro l'eventualità che il mittente «pentito o dimentico» di contrordini dati al vettore, possa chiamare quest'ultimo a rispondere dell'inosservanza delle condizioni contrattuali indicate nei documenti da lui emessi: cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 119.

⁴⁷In caso di inadempimento da parte del vettore in tal senso, il destinatario è legittimato a pretendere il risarcimento dei danni subiti. Tale disposizione pone, in deroga alla disciplina del contratto a favore di terzo, un obbligo nei confronti del terzo che sorge anteriormente al

Circa l'ampiezza della potestà di modificare il contenuto dell'obbligazione del vettore, si sono affiancate diverse interpretazioni.

Da un lato vi è quella, molto restrittiva, per cui il mittente non potrebbe ordinare il trasporto della merce in un luogo non compreso nell'itinerario di viaggio e quindi imporre al vettore una prestazione del trasporto diversa da quella originariamente pattuita⁴⁸. Dall'altro quella che non ritiene accettabile un'eccessiva estensione del potere di disporre del mittente, se ciò deve tradursi in un notevole aggravio della posizione del vettore tale da incidere in maniera negativa sulla sua organizzazione imprenditoriale⁴⁹.

Opinione condivisa è che, a fronte della difficoltà di stabilire a priori i contenuti del diritto di contrordine, in mancanza di specifiche condizioni contrattuali fissate dalle parti, si possano di volta in volta individuare i limiti dello stesso, ispirandosi ai principi generali della correttezza e della buona fede nell'interpretazione ed esecuzione del contratto⁵⁰.

b) Il destinatario

La prestazione del trasporto di cose, a differenza di quella del trasporto di persone non è ricevuta man mano che viene eseguita, ma è ricevuta tutta in una volta al termine della sua esecuzione, mediante la presa in consegna delle cose da parte del creditore del trasporto. In proposito si è osservato che “il creditore del trasporto, che

momento in cui quest'ultimo fa propri gli effetti del contratto: cfr. G. MIRABELLI, *op. cit.*, p. 518.

⁴⁸Cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 118, in cui l'Autore, in contrasto con la dottrina prevalente, ritiene che l'espressione ambigua «disporre diversamente» utilizzata dal legislatore, debba essere interpretata, anche alla luce del confronto con l'art. 396 dell'abrogato cod. comm., in senso restrittivo.

⁴⁹In tal senso, G. COTTINO, *op. cit.*, p. 800 e S. BUSTI, *op. cit.*, p. 772. Diversa è l'opinione espressa da M. RIGUZZI, in *op. cit.*, p. 150, per il quale necessariamente deve gravare sul vettore il rischio di una maggiore onerosità della prestazione dedotta in contratto anche in relazione ad una modificazione dell'assetto originario del rapporto a seguito dell'esercizio di contrordine.

⁵⁰In tale ottica si giustifica la previsione del diritto al rimborso delle spese e al risarcimento dei danni subiti dal vettore in corrispondenza all'esercizio del diritto di contrordine.

nella fase costitutiva del contratto appare nella figura del mittente, nella fase esecutiva del contratto appare nella figura del destinatario”⁵¹.

Nella dinamica del contratto di trasporto possiamo dunque notare due fasi, quella tra il mittente ed il vettore e quella tra vettore e destinatario. Il passaggio dalla prima alla seconda fase è espresso nell'art. 1689 cod. civ., dove si enuncia «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 chiede la riconsegna al vettore⁵²».

Se infatti nel trasporto di cose, mittente è quel soggetto in nome del quale viene stipulato il contratto, può verificarsi - e normalmente si verifica nella fase esecutiva del rapporto - una scissione tra il mittente ed il destinatario⁵³.

Il trasporto di cose infatti il più delle volte è connesso ad un'operazione di compravendita nella quale il mittente è il venditore, il quale invia le merci all'acquirente che normalmente coincide con la figura del destinatario.

La presenza di questa figura accanto a quella del mittente ha suscitato una serie di problemi concernenti principalmente la titolarità del diritto alla riconsegna delle merci e degli altri diritti a questo riconnessi.

Con la previsione del summenzionato articolo 1689 cod. civ, il legislatore ha inteso attribuire direttamente al destinatario, sebbene estraneo al contratto, il diritto alla riconsegna delle cose, configurando il contratto di trasporto come contratto a favore di terzi: il destinatario, pur non avendo partecipato alla sua stipulazione, ne acquisisce i relativi benefici

⁵¹Così A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 105.

⁵²Va rilevato che la norma non indica se tale richiesta sia soggetta a limiti temporali ed in particolare, se il destinatario possa decadere. Ha così affermato la giurisprudenza (cfr. Cass. civ., Sez. III, 25 marzo 2002, n. 4211) che la soluzione dipende dal comportamento delle altre parti e, quindi, dall'interesse che queste hanno ad una sollecita conclusione di tutte le attività attinenti al trasporto.

⁵³Nella prassi dei traffici commerciali, l'ipotesi che si verifica più frequentemente è proprio quella di una scissione tra la figura del mittente e quella del destinatario. La coincidenza tra il mittente ed il destinatario può avvenire quando il contratto è concluso da un rappresentante del destinatario in nome e per conto del destinatario stesso, o quando la merce è ritirata a destinazione da un rappresentante del mittente in nome e per conto di quest'ultimo. In questo senso, e per più ampie considerazioni, si veda A. ASQUINI, voce *Trasporto di cose (contratto di)*, in *op. cit.*, p. 579.

Per inquadrare la posizione giuridica del destinatario di fronte al vettore, si era ricorsi nel passato a diverse teorie, oggi del tutto abbandonate. Si era così sostenuta l'esistenza di un rapporto di *negotiorum gestio* fra vettore e destinatario; si era parlato di cessione in cui il mittente assumeva il ruolo di cedente, il destinatario quello di cessionario e il vettore quello di debitore ceduto; altri avevano fatto ricorso all'istituto della delegazione; altri parlavano di un mandato del mittente al destinatario di ritirare il carico; alcuni infine facevano sorgere i diritti del destinatario direttamente dalla legge, rinunciando a qualsiasi costruzione giuridica⁵⁴.

Ma esigenze economiche e pratiche, dirette a snellire le contrattazioni sulle merci viaggianti, fecero sentire il bisogno di attribuire nel contratto stipulato fra mittente e vettore, la forza di creare direttamente nel destinatario un autonomo diritto alla riconsegna, che egli potesse esercitare e tutelare giudizialmente di fronte al vettore, senza dover agire per conto del mittente. E già nel vigore del previgente codice di commercio si iniziò a configurare il trasporto come contratto a favore di terzo, in cui mittente, vettore e destinatario assumevano, rispettivamente, la veste di stipulante, promittente e beneficiario.

La giurisprudenza e la maggioranza della dottrina concordano sul fatto che il destinatario debba essere configurato come terzo beneficiario di un contratto a favore di terzi⁵⁵, pur essendo stato messo in luce che la disciplina del contratto di trasporto contiene alcune peculiarità e varianti rispetto all'ordinaria disciplina del contratto a favore di terzi.

La prima differenza è costituita dalla circostanza che il destinatario acquista i diritti nascenti dal contratto solo in conseguenza della richiesta di riconsegna delle cose al vettore, mentre nel contratto a favore di terzi, secondo l'art. 1411 cod. civ., il beneficiario acquista il diritto nel momento del perfezionamento e la dichiarazione di

⁵⁴Per un'esauriente esposizione di queste teorie, cfr. A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 106.

⁵⁵Cass. civ., 30 maggio 1969, n. 1932, in *Giur. ital.* 1969, I, 1, 1985; Cass. 26 gennaio 1995, n. 931; Cass. 10 ottobre 1996, n. 8854; Cass. 11 maggio 1999 n. 4650; Cass. 1 dicembre 2003, n. 18300; Cass. 15.luglio 2008, n. 19451; Cass. 28 settembre 2009, n. 20756. In dottrina, cfr. G. COTTINO, *op. cit.*, p. 783 ss; A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 130 ss; M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 144 ss.; G. CATURANI, A. SENSALÉ, *op. cit.*, p. 104 ss.; M. STOLFI, *op. cit.*, p. 131 ss.

voler profittare della stipulazione a suo favore opera soltanto nel senso di rendere irrevocabile e immodificabile tale stipulazione⁵⁶.

L'ulteriore peculiarità che caratterizza il contratto di trasporto rispetto al contratto a favore di terzi si riferisce al secondo comma dell'art. 1689, per cui, in caso di trasporto assegnato il terzo deve pagare il prezzo del trasporto per ritirare le merci e conseguire la prestazione in suo favore. Sul punto è opportuno specificare che tale pagamento non costituisce condizione per l'«acquisto» dei diritti in quanto esso si riferisce esclusivamente all'«esercizio» dei diritti, presupponendone già avvenuto l'acquisto per il realizzarsi delle condizioni stabilite al secondo comma dello stesso articolo, che disciplina il momento perfezionativo del contratto⁵⁷.

Si afferma così che il diritto alla riconsegna nasce a favore del destinatario dalla conclusione del contratto di trasporto e diventa *perfetto e irrevocabile* da quando questo fa pervenire al vettore la richiesta di riconsegna⁵⁸.

L'acquisto dei diritti da parte del destinatario, - compreso quello di agire verso il vettore per il risarcimento dei danni - è dunque soggetto al verificarsi di due condizioni: un "*elemento temporale - oggettivo*"⁵⁹ quale l'arrivo a destinazione delle cose trasportate o lo spirare del termine per tale evento, e un "*elemento volitivo*"⁶⁰ costituito dalla richiesta di riconsegna della merce⁶¹.

⁵⁶Prima della richiesta del destinatario il mittente conserva il diritto di disporre delle cose e dunque il vettore rimane responsabile *ex recepto* nei suoi confronti: cfr. G. CATURANI, A. SENSALE, *op. cit.*, p. 122.

⁵⁷Cfr. O. CAGNASSO, G. COTTINO, *op. cit.*, p. 492.

⁵⁸Così A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 115; DI TARSIA DI BELMONTE, *Osservazioni sul destinatario nel trasporto di cose*, in *Riv. circolaz.*, 1954, p. 1166.

⁵⁹Sebbene l'arrivo –effettivo o legale – della merce a destino non sia propriamente una condizione, essa costituisce un evento certo, al verificarsi del quale è subordinata la possibilità che il destinatario acquisti i diritti derivanti dal contratto di trasporto. E' una «condizione» necessaria, ma non sufficiente perché il destinatario possa manifestare efficacemente la volontà di acquistare detti diritti, poiché questi possono sussistere a beneficio del destinatario solo se il mittente non si sia valso del diritto al contordine per riappropriarsene o trasferirli a terzi.

⁶⁰L'acquisto dei diritti nascenti dal contratto di trasporto verso il vettore è l'effetto di una manifestazione di volontà del destinatario, normalmente estrinsecata in una dichiarazione verbale o scritta contenente la richiesta di riconsegna. L'art. 1689 cod. civ., stabilisce che «il destinatario ne richiede la riconsegna al vettore», subordinando così l'acquisto dei diritti alla comunicazione della propria adesione al contratto al solo vettore. In tal senso si ritiene ulteriormente che la disciplina del trasporto deroghi a quella del contratto a favore di terzo, non richiedendo la comunicazione da

All'avverarsi delle summenzionate circostanze il mittente perderà la facoltà di disporre delle merci, rimanendo privo del diritto di contrordine, e così pure la sua legittimazione ad intraprendere un'azione legale contro il vettore permarrà solamente sino al momento in cui il destinatario - beneficiario non chiederà la riconsegna della merce.

Parte della giurisprudenza ha inoltre subordinato l'efficacia della richiesta all'effettiva conoscenza da parte del destinatario della perdita delle cose⁶², pur essendo evidente, secondo la prevalente dottrina che basta lo scadere del termine per la riconsegna delle merci a far sorgere in capo al destinatario i diritti a lui attribuiti dal contratto verso il vettore⁶³.

Rimane al centro di un vivace dibattito giurisprudenziale e dottrinale il significato da attribuire all'espressione «diritti nascenti dal contratto» e alla titolarità degli stessi⁶⁴.

parte del destinatario della propria adesione anche al mittente (l'art. 1411 cod. civ. impone infatti al terzo aderente di comunicare anche al promittente l'adesione alla stipulazione in proprio favore).

⁶¹ «I presupposti normativi da cui dipende l'acquisto in capo al destinatario dei diritti nascenti dal contratto di trasporto, e quindi anche dell'azione di risarcimento per perdite o avarie, sono costituiti da un elemento temporale-oggettivo (l'arrivo reale o legale delle merci) e da un elemento volitivo consistente nella richiesta di riconsegna»: Cass. civ., Sez. III, 11 novembre 1988, n. 6081.

⁶² In tal senso si è affermato che nel trasporto di cose, la sostituzione del destinatario al mittente nei diritti nascenti dal contratto, ha luogo, nel caso di perdita delle cose consegnate al vettore, soltanto dal momento in cui, scaduto il termine legale o convenzionale della consegna, il destinatario sia venuto a conoscenza di detto evento a seguito della richiesta di riconsegna della merce, con la conseguenza che, in assenza di tale richiesta, la legittimazione all'azione di risarcimento del danno contro il vettore, permane in capo al mittente: cfr. Cass. 16 settembre 1981, n. 5133; Cass. 4 ottobre 1991, n. 10392; Cass. 6 giugno 1996, n. 8151; Cass. 19 dicembre 2000, n. 15946; Cass. 19 maggio 2004, n. 9469; Cass. 4 giugno 2007, n. 12963.

⁶³ Si è giustamente osservato che il destinatario, scaduto il termine fissato per l'arrivo delle cose a destinazione, può avere interesse all'esercizio dei diritti previsti in suo favore indipendentemente da ogni previsione circa lo stato di conservazione delle merci. Se, spirato il termine di consegna il c.d. svincolo delle merci fosse subordinato alla conoscenza da parte del destinatario della perdita delle cose, lo stesso rischierebbe di essere privato della tutela dei propri interessi qualora il mittente venditore, per ipotesi già in possesso del prezzo delle merci, tentasse di esercitare i diritti nascenti dal contratto di trasporto, conoscendo la distruzione o lo smarrimento delle cose vendute: cfr. S. BUSTI, *op. cit.*, p. 114.

⁶⁴ Si è anche ipotizzato che l'espressione utilizzata dal legislatore nel primo e nel secondo comma dell'art. 1689 cod. civ., non abbia lo stesso significato, sicché solo l'espressione di cui al comma 1, sarebbe comprensiva del diritto al risarcimento dei danni diversamente da quanto non si verificerebbe invece al comma 2. Per le differenti posizioni in dottrina, cfr. G. CATURANI, A. SENSALÉ, *op. cit.*, p. 126 ss.

Dall'esame della norma che enuncia genericamente l'acquisto da parte del destinatario dei «diritti nascenti dal contratto di trasporto», non sembra potersi desumere alcuna discriminazione tra i vari diritti nascenti dal contratto e dunque escludere che il destinatario acquisti quelli di contenuto risarcitorio.

Tuttavia, parte della giurisprudenza, in contrasto con l'orientamento dominante secondo cui, con l'arrivo legale o reale delle cose e la richiesta di riconsegna, tutti i diritti, incluso quello per ottenere il risarcimento dei danni verso il vettore per perdita o avaria del carico, spettano al destinatario⁶⁵, ha sostenuto la titolarità in capo al mittente, anche dopo la richiesta di riconsegna delle merci, dell'azione di risarcimento per i danni subiti a seguito dell'inadempimento del contratto di trasporto⁶⁶.

A sostegno della summenzionata tesi, anche in dottrina si è sostenuto che i diritti nascenti dal contratto sono solo quelli corrispondenti agli obblighi che scaturiscono dal contratto a carico del vettore, mentre il diritto al risarcimento presuppone l'inadempimento del vettore e dunque non può considerarsi un effetto giuridico del contratto di trasporto⁶⁷.

⁶⁵ Tra le tante, cfr. Cass., S.U., 1 marzo 1978, n. 1034; Cass. 11 maggio 1999, n. 4650; Cass. 18 giugno 2001, n. 8212; Cass. 21 febbraio 2006, n. 3665; Cass. 4 giugno 2007, n. 12959; Cass. 15 luglio 2008, n. 19451. In dottrina, cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 152 ss; A. ASQUINI, *Trasporto di cose (contratto di)* in *op. cit.*, p. 591; G. MIRABELLI, *op. cit.*, p. 508.

⁶⁶ Cfr. Cass. 20 dicembre 1976, n. 4696, in cui la Suprema Corte ha addotto a favore di tale ricostruzione la circostanza che nel contratto di trasporto la posizione del destinatario non è affatto quella di un contraente, ma solo quella del beneficiario di un contratto stipulato. Si è infatti affermato che «per effetto della richiesta di riconsegna della cosa trasportata, di cui all'art. 1689 cod. civ., il destinatario acquista soltanto i diritti a lui spettanti in base al contratto di trasporto, e cioè quelli inerenti alla prestazione attribuitagli da tale negozio, ma non anche i diritti che competono al mittente e al vettore, i quali restano le uniche parti in senso tecnico del contratto. Ne consegue che il mittente conserva anche dopo la suddetta richiesta, la titolarità dell'azione di risarcimento per i danni subiti a seguito dell'inadempimento del contratto di trasporto» La difforme decisione della questione di diritto così determinatasi ha suscitato un successivo intervento delle Sezioni Unite della Cassazione, che con la sentenza del 1 marzo 1978, n. 1034, hanno fatto propria la prima interpretazione, sulla base della considerazione che il diritto del mittente quale proprietario restava comunque tutelato attraverso la responsabilità da fatto illecito del vettore.

⁶⁷ Cfr. M. GRIGOLI, *op. cit.*, p. 761 ss.

Nell'ambito di tale corrente dottrinale si è comunque pervenuti, seppur attraverso soluzioni differenti, ad ammettere la sussistenza di una legittimazione concorrente tra mittente e destinatario, ciascuno per il proprio pregiudizio.

Da una parte, invocando l'art. 1692 cod. civ., c'è chi ha ritenuto di poter ravvisare la responsabilità del vettore verso il mittente per la perdita o l'avaria delle cose consegnategli per il trasporto tutte le volte che si tratti di cose di sua proprietà⁶⁸.

Dall'altra, il concorrente diritto di mittente e destinatario al risarcimento del danno è stato ricondotto alla disciplina generale dell'inadempimento dell'art. 1218 cod. civ. Si ammette cioè la sussistenza in capo al mittente – stipulante – della legittimazione a far valere i suoi diritti nell'ipotesi in cui si ripercuotano su di lui gli effetti dell'inadempimento del vettore – promittente -. Il destinatario con l'adesione al contratto acquisterebbe infatti solo i diritti a lui spettanti (consegna delle merci) ma non anche quelli di competenza dello stipulante⁶⁹.

In pratica, con il passaggio delle cose nella disponibilità del destinatario, egli diviene l'unico soggetto legittimato ad agire per esercitare le azioni per la perdita o l'avaria delle stesse, ma questo non preclude al mittente la possibilità di esigere un risarcimento quando abbia subito un pregiudizio come conseguenza dell'inadempimento del vettore.

⁶⁸ Cfr. E. GARBAGNATI, *Intorno all'eccezione ex art. 1689 1° comma cod. civ.*, in *Giur. it.*, 1950, I, 2, P. 613 ss; in realtà l'opinione di tale illustre Autore non è parsa condivisibile considerando che l'obbligo di custodia delle cose e la corrispondente responsabilità *ex recepto* per perdita o avaria delle stesse, non presuppongono che nel creditore del trasporto sussista la qualità di proprietario delle cose. Dopo lo svincolo reale o simbolico delle cose il soggetto legittimato ad agire per il risarcimento dei danni per perdita o avaria è destinatario anche se il mittente sia proprietario delle cose: cfr. G. CATURANI, A. SENSALÉ, *op. cit.*, p. 128; S. BUSTI, *op. cit.*, p. 1120.

⁶⁹ Cfr. S. BUSTI, *op. cit.*, p. 1122. L'Autore osserva che l'esclusione del mittente dal diritto al risarcimento «significherebbe altrimenti che il contratto di trasporto diviene per lui, dopo l'adesione del destinatario, *res inter alios*, il che appare incompatibile col principio che, comunque, il mittente conserva anche dopo lo svincolo la sua veste di parte del contratto, come chiaramente ribadisce la norma di cui all'art. 1692 cod. civ., in ordine alla responsabilità per mancata riscossione degli assegni gravanti la cosa trasportata».

c) Il vettore

E' il soggetto obbligato all'esecuzione della prestazione caratteristica del contratto di trasporto. Essendo essenziale al concetto di contratto di trasporto non l'esecuzione materiale della prestazione di trasferimento, bensì l'assunzione del relativo obbligo, assume le vesti di vettore - sia esso marittimo, aereo, stradale o ferroviario - colui che si obbliga a realizzare il trasferimento di cose o di persone, sia che lo faccia con mezzi propri, sia che lo faccia rivolgendosi a terzi⁷⁰.

Con la stipulazione del contratto di trasporto il vettore si impegna a garantire un risultato, ossia l'esecuzione del servizio di trasferire⁷¹ il passeggero o le cose oggetto del contratto, e questo risultato deve essere conseguito attraverso una gestione a proprio rischio dell'attività svolta, con la contestuale assunzione di un obbligo di protezione e custodia, e con un'ampia autonomia nella scelta dei mezzi.

⁷⁰«E' contratto di trasporto sia quello in cui la prestazione d'opera è compiuta da un soggetto con mezzi personali, sia quello in cui la prestazione si compie attraverso l'organizzazione di mezzi idonei nell'esercizio di un'impresa»; ne consegue che ai fini della disciplina normativa di volta in volta applicabile, risultano prive di qualsiasi differenziazione «le ipotesi in cui il vettore è un mero prestatore d'opera e le ipotesi in cui il vettore è imprenditore»: cfr. G. MIRABELLI, *op. cit.*, p. 492.

⁷¹G. ROMANELLI, in *op.cit.*, p. 159 ha affermato, in modo del tutto condivisibile, che “è irrilevante l'entità fisica ed economica dell'oggetto del trasporto, così come è irrilevante la maggiore o minore lunghezza e complessità del trasferimento”. Sempre con riguardo alla nozione di trasferimento, si può condividere la corrente di pensiero che ha escluso da questa nozione il trasporto di pure energie. A. ASQUINI, in *Del contratto di trasporto, cit.*, p. 257, ha affermato che: “restano escluse dal concetto tecnico di contratto di trasporto tutte le svariate forme di trasporto di energie a distanza che l'elettrotecnica e la meccanica, nelle loro ingegnose applicazioni, hanno reso possibile, ed in particolar modo il trasporto di notizie che avviene mediante trasporto di energie, cioè il trasporto telegrafico e telefonico di notizie con o senza fili”. Nello stesso senso vedi F. MESSINEO, in *Manuale di diritto civile e commerciale*, III, 1, Milano, 1954, vol. IV, p. 211, il quale afferma che “neppure rientra nella nozione di contratto di trasporto la conduzione di acqua e di energia elettrica che, pure, nella terminologia legislativa, è espresso con termini tali da dar luogo a dubbio”. Secondo un'altra parte della dottrina, vedi G. ROMANELLI, *op. cit.*, p. 159 ss., è opportuno distinguere: «il trasporto di liquidi, gas ed anche di elettricità mediante condutture (in quanto sia l'*opus* fornito da un contraente all'altro) dà luogo ad una prestazione che, pur avendo sue particolari caratteristiche, presenta però i caratteri essenziali di una prestazione di trasporto; il contratto, quindi, che abbia per oggetto una prestazione del genere, andrà considerato come un vero e proprio contratto di trasporto. Quando, invece, il trasferimento di energia abbia un valore puramente strumentale rispetto al servizio prestato (es. servizio telegrafico e telefonico...) si è fuori dall'ambito del contratto di trasporto, ma non per il modo in cui il trasferimento è attuato, bensì per il fatto che la prestazione di trasporto ha natura puramente strumentale e resta, quindi, assorbita dalla prestazione finale e principale (servizio telegrafico, telefonico...), oggetto del contratto». Sul punto si veda anche ANTONINI, *op. cit.*, p. 202.

E' proprio l'assunzione del rischio che caratterizza la figura del vettore, così come è vero che egli assumendone il rischio ha anche il pieno potere di gestire ed organizzare l'esecuzione della prestazione.

Se in dottrina si affiancano posizioni discordanti nel considerare la consegna⁷² della merce come connotato essenziale del contratto di trasporto di cose⁷³, tanto la dottrina quanto la giurisprudenza appaiono invece concordi nel riconoscere che la consegna incide profondamente sullo svolgimento del contratto, poiché da quel momento incombe al vettore la custodia della merce: «nella consegna della cosa al vettore per il trasporto si concreta il *receptum*⁷⁴, che costituisce il necessario

⁷² La consegna delle cose da trasportare non viene specificamente considerata dalle varie normative. L'unica eccezione si riscontra nel trasporto marittimo (ed aereo in virtù del rinvio previsto dall'art. 951 cod. nav.) regolato dal codice della navigazione, che sembra indirettamente contemplare un obbligo di consegna del carico laddove afferma che il caricatore deve presentare le merci per l'imbarco nei termini d'uso (art. 452.1 cod. nav.). Nel trasporto stradale, pur costituendo la consegna delle merci al vettore il principale aspetto della cooperazione del mittente all'esecuzione del trasporto, esso non figura in modo espresso nell'art. 1683 cod. civ., che regola i profili dell'onere di collaborazione che incombono sul mittente in riferimento all'esecuzione dell'obbligazione di trasporto assunta dal vettore.

⁷³ Già nel vigore del codice di commercio l'ASQUINI, *Del contratto di trasporto cit.*, p. 44 affermava che «il trasporto debba avvenire mediante *consegna* al vettore», e che «consegnare le cose al vettore vuol dire [...] costituire un vero rapporto di detenzione particolarmente qualificato fra il vettore e le cose stesse, in modo che il vettore possa provvedere alla loro integrità durante il trasporto nell'interesse del mittente»; opinione che l'Autore non ha mutato con l'avvento del nuovo codice (*Del trasporto, cit.*, p. 427). La maggioranza della dottrina sostiene che «il trasferimento delle cose importa il loro affidamento al vettore». Cfr. CATURANI e SENSALE, *op. cit.*, p. 104; che senza la consegna non è possibile il concepimento della prestazione del vettore: cfr. G. MIRABELLI, *op. cit.*, p. 192. Dubbi sulla necessità della consegna ai fini della realizzazione del trasporto di cose sono invece stati avanzati da G. ROMANELLI e da M. IANNUZZI. L'Autore ROMANELLI, in *op. cit.*, p. 44, nega che la consegna abbia carattere inderogabile ed essenziale, «potendo essa mancare, come nel trasporto di cosa custodita dal creditore del trasporto o da un suo preposto». Analogamente, difensore del trasporto di cose senza consegna è l'Autore IANNUZZI, in *op. cit.*, p. 10.

⁷⁴ Al riguardo, è il caso di ricordare, seppure brevemente, che la teoria del contratto di trasporto è costituita ancora oggi, vigente il codice attuale, dal principio romano del *receptum*. Quest'ultimo, dettato originariamente per i battellieri, gli albergatori e gli stallieri (*nautae, caupones et stabularii*), ed esteso successivamente dal diritto comune ai vetturini terrestri, nonché accolto dal codice civile con rigore maggiore per gli albergatori e con rigore minore per i vetturini per terra e per acqua, è passato attraverso l'abrogato codice del commercio per arrivare, infine, all'attuale codice civile, rimanendo il sommo principio regolatore della responsabilità per custodia di tutte le moderne imprese di trasporto (sul punto, cfr. ASQUINI, *Del contratto di trasporto, cit.*, p. 284 ss.). Le condizioni di civiltà e di organizzazione tecnica in cui si svolgono oggi le attività di trasporto rispetto ai secoli passati sono decisamente cambiate e le norme del *receptum*, nate da un persistente sospetto contro vetturini e albergatori in un'età in cui queste categorie di persone appartenevano a

presupposto della responsabilità *ex recepto* a suo carico comminata dall'art. 1693 cod. civ».

A seconda dell'oggetto trasportato, sia esso persona o cosa, il vettore ha quindi il dovere di preservare da danni la persona del viaggiatore e le cose trasportate (oppure è sottoposto a responsabilità nei confronti dell'oggetto stesso).

Tenendo infatti conto che il creditore del trasporto è privo della detenzione delle cose trasportate e quindi della possibilità di preservarle dall'azione delle possibili cause di danno e che le cose sono detenute, viceversa, dal vettore, questo risulta designato ad espletare una qualificata attività di custodia, in coerenza con il principio posto dall'art. 1177 cod. civ., secondo cui «l'obbligazione di consegnare una cosa determinata include quella di custodirla fino alla consegna».

Il dovere di custodia delle cose trasportate, designato dalla dottrina tradizionale come obbligazione accessoria rispetto all'obbligazione principale di trasporto, tende ad essere sussunto da parte della dottrina moderna⁷⁵ nella generale categoria dei doveri contrattuali di protezione e di diligenza, contrapposto all'obbligo primario di prestazione e attinente all'interesse di ciascuna parte ad essere preservata dalla specifica possibilità di danno.

La prevalente dottrina ha quindi individuato una bipartizione della responsabilità del vettore, che si articola in una distinzione tra obbligo primario di prestazione e

un ordine sociale decisamente diverso (siccome inferiore) rispetto a quello dei soggetti che venivano trasportati o ospitati, hanno dovuto subire profonde attenuazioni. Ma il principio fondamentale della responsabilità *ex recepto*, per cui il vettore deve rispondere per la perdita e l'avaria delle cose in sua custodia, a meno che non fornisca la prova d'un caso di forza maggiore, domina ancora la moderna industria dei trasporti, così come la dominava nel mondo romano. Nel sistema del vigente codice civile, il debitore è liberato dalla responsabilità se dimostra che l'impossibilità di fornire la prestazione deriva da causa a lui non imputabile (art. 1218 cod. civ.), ma a questa regola fondamentale la responsabilità *ex recepto* aggiunge qualcosa di più circa l'onere della prova. Perché il vettore possa sottrarsi alla responsabilità, occorre che fornisca la prova del fatto (a lui non imputabile) che ha prodotto la perdita o l'avaria, quale il caso fortuito, o che l'avaria o la perdita sono derivate dalla stessa cosa trasportata per la sua natura o per suoi vizi, per non adeguato imballaggio, o per fatto del mittente o del destinatario: su ciò, v. BRASIELLO, *La responsabilità del vettore*, in *Giur. compl. Cass. civ.*, 1955, IV-V, 137.

⁷⁵V. S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore: (contracting carrier ed actual carrier)*, Milano, 1987, p. 185.

dovere di custodia, a cui fa corrispondere simmetricamente una responsabilità da inesecuzione contrattuale da un lato, ed una responsabilità da custodia dall'altro.

Secondo questa prospettiva⁷⁶, le ipotesi di inadempimento delle obbligazioni assunte dal vettore sono sostanzialmente riconducibili all'esecuzione del trasporto stesso dopo la scadenza dei termini di resa, ossia il ritardo, e la mancata esecuzione, totale o parziale, del trasporto, ossia il mancato inizio del trasporto, oppure un'interruzione del medesimo prima di una sua totale esecuzione. Viceversa, le ipotesi di inadempimento dell'obbligazione di custodia concernono il caso in cui il vettore non riconsegna affatto le merci che ha ricevuto per il trasporto (cioè la perdita totale del carico), il caso in cui il vettore provveda a riconsegnare solo una parte delle merci (cioè la perdita parziale del carico), ed infine il caso in cui il vettore, pur riconsegnando le cose ricevute per il trasporto, le riconsegna deteriorate nella loro qualità di sostanza o di forma (è il caso dell'avaria).

Occorre qui osservare che vi è chi non ritiene possibile mantenere tale simmetria, esistendo dei casi in cui la responsabilità per perdita o avaria si ricollega non alla violazione del dovere di custodia, bensì all'inadempimento o all'inesatto adempimento dell'obbligo primario di prestare l'attività di trasporto⁷⁷.

La prestazione tipica del vettore di cose consiste, quindi, nella riconsegna a destinazione delle cose trasportate, e di un tale risultato finale egli assume il rischio nei confronti del creditore del trasporto, cioè del destinatario.

⁷⁶V. A. ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, in *op. cit.*, p. 257; V. BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, in *Trattato di Diritto Commerciale*, diretto da Buonocore, Torino, 2003; G. COTTINO, *Il trasporto e la spedizione*, in *Trattato di diritto commerciale e diritto pubblico dell'economia*, vol. XVI, diretto da F. Galgano, Padova, 1991; M. IANNUZZI, *Del trasporto*, *cit.*, p. 144; M. STOLFI, *Appalto – Trasporto*, *cit.* p. 31; M. IACUANIELLO BRUGGI – L.F. PAOLUCCI, *op. cit.*, p. 334 ss.

⁷⁷ Al riguardo cfr. IANNUZZI, *op. cit.*, p.7, in cui l'Autore invita a considerare l'ipotesi in cui, a causa di un errore nella condotta del veicolo, il trasporto abbia subito un'interruzione e le merci abbiano dovuto necessariamente subire una giacenza, durante la quale queste si siano avariate nonostante l'esplicazione da parte del vettore di ogni possibile attività di conservazione (e riporta l'esempio di una sosta in zona desertica in attesa della riparazione del veicolo). In questa ipotesi, essendo stata la sosta determinata da errore tecnico dei preposti del vettore, si avrà responsabilità di quest'ultimo per i danni, ma ritiene lo IANNUZZI che tale responsabilità non si possa considerare ricollegabile ad inosservanza del dovere di custodia.

Rappresentano poi ulteriori prestazioni strumentali⁷⁸ per il vettore la messa a disposizione di un idoneo mezzo di trasporto, le operazioni di caricazione e scaricazione delle merci ed il loro stivaggio a bordo del mezzo di trasporto - a meno che non sia previsto diversamente - nonché l'emissione dei documenti del trasporto.

Tutte le normative nazionali ed internazionali sulle varie modalità di trasporto prevedono infatti l'emissione di documenti che, oltre a fornire la prova del contratto⁷⁹ e della presa in consegna delle merci da parte del vettore e/o della loro caricazione a bordo del veicolo⁸⁰, o della quantità e dello stato delle merci⁸¹, adempiono ad un'ulteriore funzione che si ricollega alla circostanza che, normalmente, il destinatario è un soggetto diverso dal mittente/caricatore, tant'è che il contratto di trasporto è assimilato ad un contratto a favore di terzo, come si è precedentemente sottolineato⁸².

Sotto questo profilo il documento del trasporto ha, o può avere, la funzione di legittimare il destinatario ad ottenere la riconsegna del carico; molto spesso infatti vi è indicato il nome del destinatario. Ma quest'ultimo può mutare, sia perché il mittente può esercitare, fino al momento della riconsegna, il diritto di contrordine, sia perché il documento può essere tale da poter "circolare".

Va rilevato che, solitamente, la modifica del soggetto legittimato a richiedere la riconsegna della merce a destino discende dalle esigenze dei rapporti contrattuali relativi alle merci - ad esempio la loro compravendita - sottostanti al contratto di trasporto: tali esigenze si manifestano principalmente in relazione al trasporto

⁷⁸La dottrina distingue tra obbligazioni del vettore *strumentali*, che sono cioè volte a rendere possibile la prestazione fondamentale del trasferimento, senza la quale non avrebbero ragion d'essere, e *accessorie*, che potrebbero cioè essere oggetto di un contratto autonomo, ma nella fattispecie hanno natura puramente accessoria, essendo dirette ad arricchire la gamma dei servizi offerti dal vettore.

⁷⁹V. art. 11.1 Convenzione di Montreal; art. 9.1 C.M.R.; art. 12.1 Protocollo di Vilnius.

⁸⁰V. art. 59 cod. nav.; art. 11.1. Convenzione di Montreal; art. 9.1 C.M.R.; art. 12.1 Protocollo di Vilnius.

⁸¹Così, ad esempio, la polizza di carico, rilasciata dal vettore marittimo dopo aver preso in consegna la merce, vale come presunzione, fino a prova contraria, della quantità e dello stato delle merci secondo le condizioni descritte nel documento stesso: art. III.4 Convenzione di Bruxelles.

⁸²Cfr. *supra*, sub § 1.3

marittimo, stante la sua più ampia durata rispetto ad altri tipi di trasporto, che consente contrattazioni sulla merce durante il viaggio. Questo ha fatto sì che la polizza di carico sia stata annoverata tra i titoli di credito causali rappresentativi delle merci, contemplati dall'art. 1996 cod. civ., secondo cui tali titoli «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».

La natura di titolo di credito della polizza di carico si desume altresì dall'art. III.4 della Convenzione di Bruxelles che, dopo aver previsto che la polizza di carico fa fede del ricevimento da parte del vettore marittimo delle merci, secondo le condizioni in essa descritte, salvo prova contraria, precisa che la prova contraria non può essere ammessa quando la polizza è stata “trasferita” ad un terzo in buona fede⁸³.

Le normative relative alle varie modalità di trasporto poi, contengono previsioni parzialmente diverse circa il soggetto che è tenuto a compilare ed emettere il documento, sia esso il vettore o il caricatore⁸⁴.

⁸³ Nel trasporto stradale di cose, il codice civile assegna alla lettera di vettura la natura di titolo di credito rappresentativo delle merci; al contrario, la lettera di vettura emessa sulla base della C.M.R. , non avendo i requisiti di negoziabilità, non può essere annoverata tra i titoli di credito.

Nel trasporto aereo, la lettera di trasporto aereo era annoverata tra i titoli di credito rappresentativi delle merci dall'abrogato art. 962 cod. nav. Il d. lgs. 151/2006, di riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, nel sancire l'applicabilità a tutti i trasporti aerei di cose delle disposizioni della Convenzione di Montreal del 1999, ha eliminato questa caratteristica del documento del trasporto aereo e ha sancito che ad essa non va riconosciuta la natura di titolo di credito rappresentativo delle merci.

Infine, nel trasporto ferroviario, la lettera di vettura emessa per i trasporti internazionali in virtù dell'art. 11.5 C.O.T.I.F. C.I.M. non ha natura di titolo di credito, dal momento che non si ritiene che questa rientri nelle modalità di circolazione che contraddistinguono tali titoli; dubbiosa è invece la considerazione dei suddetti nel trasporto ferroviario interno. Cfr. al riguardo A. ANTONINI A., *Corso cit.*, p. 274-276; A. LEFEBVRE D'OIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011, p.779.

⁸⁴ Secondo il codice civile, il rilascio della lettera di vettura (art. 1684.1 cod. civ.) nel trasporto stradale e ferroviario spetta al mittente, così come spetta al mittente nei trasporti ferroviari internazionali, che ricadono sotto il regime della C.O.T.I.F. C.I.M. Il Protocollo di Vilnius appare, invece, sul punto meno chiaro in quanto si limita ad affermare che la lettera di vettura ferroviaria deve essere firmata tanto dal mittente quanto dal vettore, senza però precisare da chi venga emessa (art. 6.3). Nel trasporto aereo internazionale l'emissione della lettera di trasporto aereo compete nuovamente al mittente, e solo nel caso in cui la lettera di trasporto aereo venga sostituita da altri mezzi (sempre più spesso infatti si fa ricorso a mezzi elettronici), è il vettore che deve, su richiesta del mittente, rilasciargli una ricevuta di carico per consentire l'identificazione della spedizione.

Nel trasporto terrestre, fra gli atti di cooperazione dovuti dal mittente, rientra il rilascio, su richiesta del vettore, della lettera di vettura, e il vettore dal canto suo è tenuto ad emettere il duplicato della lettera di vettura, o se questa non gli è stata rilasciata, una ricevuta di carico, se il mittente esprime una volontà in tal senso. Così, sia la lettera di vettura, sia il suo duplicato – o in mancanza, la ricevuta di carico – svolgono una funzione prevalentemente probatoria: la prima fa prova della conclusione del contratto, nell'interesse prevalente del vettore contro mittente e destinatario; la seconda dell'avvenuta consegna del carico al vettore e della conseguente obbligazione di questo di custodire, conservare e riconsegnare le merci al destinatario.

Nel trasporto marittimo internazionale, di cui alla Convenzione di Bruxelles, è sancito che proprio al vettore o al comandante della nave spetta, dopo aver ricevuto e preso in consegna le merci, consegnare al caricatore, su richiesta di quest'ultimo, una polizza di carico (art. III.3).

Per i trasporti marittimi regolati dal codice della navigazione è previsto che, al momento della presa in consegna delle merci, il vettore emetta una polizza ricevuta per l'imbarco (art. 458.1 cod. nav.), mentre entro ventiquattro ore dopo l'avvenuto imbarco, verrà rilasciata la polizza di carico dal vettore o dal comandante (art. 458.2 ed art. 458.3 cod. nav.).

Pur essendo evidente che i titoli di credito rappresentativi delle merci rendono più agevoli determinate operazioni contrattuali subordinate – principalmente la compravendita del carico - non si può non rilevare che gli stessi possono presentare vari inconvenienti in grado, tra l'altro, di originare alcuni degli impedimenti alla riconsegna che andremo ad approfondire nei successivi capitoli. Si pensi, ad esempio, all'evenienza dell'emissione di una pluralità di originali di documenti trasferibili e quindi dei possibili conflitti che possono sorgere tra i vari possessori; del rischio di contraffazione o di furto dei documenti stessi, con la conseguenza che possessori illegittimi potrebbero riuscire ad ottenere la riconsegna delle merci oppure a vendere carichi di cui non sono proprietari; di casi di smarrimento e di distruzione dei

documenti stessi; del fatto che, data la lentezza di circolazione, il mezzo di trasporto su cui viaggiano le merci potrebbe arrivare nel luogo di destino prima che il documento stesso sia giunto al ricevitore.⁸⁵ Proprio per evitare questi inconvenienti, nella prassi sono stati introdotti documenti quali il *sea waybill* per il trasporto marittimo, o *air way bill* per il trasporto aereo⁸⁶, o lettera di vettura per i trasporti ferroviari e su strada, non negoziabili, e che come tali consentono la restituzione del carico solo al destinatario in essi espressamente indicato⁸⁷, il quale, peraltro, non è tenuto a consegnare il documento al vettore per ottenere la riconsegna della merce, essendo sufficiente che riesca ad identificarsi nel soggetto indicato nel documento.⁸⁸

In tutte le modalità di trasporto, inoltre, il vettore ha l'obbligo di riconsegna delle merci che sono state prese in custodia: «le operazioni di riconsegna, cui è tenuto il vettore, consistono nel mettere le cose a disposizione del destinatario nel luogo e secondo le modalità indicate nel contratto di trasporto o, in mancanza, dagli usi».⁸⁹

Così afferma autorevole dottrina⁹⁰: «il vettore è tenuto non solo a trasferire la cosa, o le cose, da un luogo all'altro ma anche a compiere ogni operazione necessaria per il passaggio della sua detenzione al soggetto cui sono inviate, ponendo quest'ultimo in condizione di prenderne possesso. La sua obbligazione abbraccia tutto l'ampio arco di attività che vanno dalla assunzione in consegna della merce allo scarico di essa nel luogo di arrivo».

Nel caso sia stata emessa una lettera di vettura, questa assume particolare importanza nella fase di esecuzione dell'obbligo di riconsegna stessa delle cose trasportate poiché il vettore è tenuto, a norma dell'art. 1687, comma 3° cod. civ., a

⁸⁵In tal senso, p. es., App. Venezia, 31 ottobre 1977, in *Dir. mar.*, 1978, 263.

⁸⁶Nel trasporto aereo peraltro, data la rapidità dei trasferimenti, non si riscontra l'uso di lettere negoziabili.

⁸⁷Sono documenti che hanno valenza unicamente probatoria del contratto di trasporto e del contenuto della complessa relazione negoziale fra mittente, vettore e terzo destinatario. Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO – G. PESCATORE – L. TULLIO, *op. cit.*, p.937.

⁸⁸Questi documenti non rendono ovviamente possibile la compravendita della merce durante il trasferimento della stessa. Cfr. al riguardo G. M. BOI, *La lettera di trasporto marittimo*, Milano, 1995; L. TULLIO, *Documenti alternativi alla polizza di carico*, in *Dir. Trasp.*, 1979, n. 18, pag. 121 ss.

⁸⁹Cass. 6 ottobre 1956, n. 3375.

⁹⁰G. COTTINO, *Diritto Commerciale*, Padova, 1992, p. 808-809.

esibire la lettera di vettura al destinatario, onde permettergli il controllo circa la provenienza delle cose trasportate, le modalità del contratto e il raffronto con il duplicato fattogli pervenire dal mittente⁹¹.

L'effettuazione della riconsegna esaurisce gli obblighi del vettore, ma ciò non comporta l'esaurimento dell'intero rapporto nascente dal contratto di trasporto, poiché andrebbero ancora adempiute le obbligazioni del mittente, in particolare quella del pagamento del nolo⁹². Infatti, «fino al momento in cui il destinatario non richiede la consegna della merce al vettore - accettando implicitamente in tal modo che si trasferiscano in suo favore i diritti derivanti dal contratto - obbligato al pagamento del corrispettivo del trasporto al vettore è il solo mittente stipulante»⁹³.

Ai sensi dell'art. 1689 del cod. civ., nel caso in cui la riconsegna non debba eseguirsi presso il destinatario, è previsto che il vettore dia prontamente avviso al destinatario dell'arrivo delle cose trasportate e, correlativamente, anche del loro mancato arrivo, nel caso di perdita durante il viaggio. In tale evenienza, incomberà sul vettore l'onere della prova dell'avvenuta richiesta di riconsegna della merce da parte del destinatario.

E' la riconsegna e non il semplice arrivo delle cose nel luogo di destinazione, che segna il limite oltre il quale cessa l'obbligo di custodia e la relativa responsabilità del vettore, anche quando non esista un obbligo di consegna a domicilio del destinatario.⁹⁴

⁹¹ ASQUINI, *op. cit.*, p. 434. In tema di trasporto marittimo, nell'ipotesi di merce trasportata da consegnare solo su presentazione e restituzione della polizza di carico, il caricatore, fissando tale modalità di consegna della merce, si garantisce l'avvenuto adempimento del destinatario in relazione al contratto tra loro sottostante, con il ritiro (spesso negoziato da banca) della polizza da presentare al vettore. In questo caso il vettore non è chiamato a svolgere un'attività, seppur accessoria, di mandatario, ma è tenuto ad una particolare modalità di consegna nell'ambito del contratto di trasporto marittimo, dovendo detta consegna avvenire solo su presentazione della polizza di carico

⁹² Cass. 13 aprile 1964, n. 860.

⁹³ Cass. 1 dicembre 2003, n. 18300, *cit.*

⁹⁴ In base all'art. 1693 cod. civ., la responsabilità del vettore per le cose trasportate non può ritenersi limitata all'attività del trasferimento della cosa da luogo a luogo, ma si estende a tutte le attività accessorie che ne costituiscono la necessaria e naturale integrazione per raggiungere il fine pratico cui è preordinato l'adempimento dell'obbligazione principale. Cfr. Cass. Sez. III, 18 giugno 2001, n. 8208.

La riconsegna al destinatario delle merci affidate al vettore per il trasporto avviene, generalmente, nel trasporto marittimo, a mezzo di apposita impresa di sbarco. Con l'affidamento del carico ad una impresa di sbarco il vettore marittimo pone in essere un contratto di deposito a favore del terzo destinatario della merce, che non assorbe né sostituisce il rapporto tra il vettore medesimo e il destinatario derivante dall'originario contratto di trasporto. Il rapporto di deposito non fa venir meno, infatti, la responsabilità del vettore, che deve rispondere ugualmente delle avarie o dei danni subiti dalle merci constatati all'atto della riconsegna della merce al ricevitore, salvo che dimostri che essi si siano prodotti successivamente all'affidamento delle cose trasportate all'impresa di sbarco⁹⁵.

La stessa ricostruzione è stata applicata dalla giurisprudenza al trasporto aereo: la consegna delle merci da parte del vettore ad un'impresa di *handling* è stata considerata come contratto di deposito a favore di terzi, ossia del destinatario, che libera il vettore. Questa ricostruzione è stata però superata dalla riforma della parte aeronautica del codice della navigazione del 2006, che ha sancito la responsabilità del vettore per le cose consegnategli per il trasporto fino al momento della riconsegna.

d) Pagamento al vettore dei crediti derivanti dal trasporto e degli assegni da cui le cose trasportate sono gravate

Il destinatario che richiede la riconsegna può ottenerla solo se compie di pari passo le prestazioni poste a suo carico.

La disposizione prevista nel comma 2 dell'art. 1689 del cod. civ., pone a carico del destinatario non un obbligo, bensì un onere per l'esercizio del suo diritto, imposto a tutela del mittente, per quanto concerne gli assegni gravanti sulle cose trasportate, e

⁹⁵ Cass. 21 novembre 1981 n. 6218; Cass. 5 giugno 1987, n. 4919.

a tutela sia del mittente che dello stesso vettore, per quanto riguarda i crediti di quest'ultimo derivanti dal trasporto⁹⁶.

Tale affermazione trova poi conferma dalla previsione secondo cui il destinatario, in caso di controversia in ordine all'ammontare delle somme dovute, per ottenere la riconsegna delle cose deve depositare la differenza contestata presso un istituto di credito.

Sono così sorti dei contrasti interpretativi nello stabilire se il pagamento dei crediti del vettore da parte del destinatario sia condizione non solo per ottenere lo svincolo e la riconsegna ma anche per esercitare le azioni per il risarcimento dei danni.

La giurisprudenza ha affermato che dal momento della consegna effettiva delle cose al destinatario, l'azione di risarcimento per la perdita o avaria delle cose trasportate è esercitabile da quest'ultimo, senza essere subordinata al preventivo pagamento dei crediti del vettore⁹⁷.

Anche in dottrina⁹⁸ l'opinione dominante è orientata nel senso di escludere che il destinatario abbia il preventivo obbligo di pagare i crediti anche per l'esercizio da parte dello stesso delle azioni derivanti dall'inadempimento del contratto.

A favore di tale ricostruzione si è osservato che la disposizione si riferisce a un'ipotesi di adempimento e non di inadempimento del soggetto cui la somma sarebbe dovuta proprio per aver portato le cose a destinazione.

Occorre altresì precisare che i crediti di cui il vettore può esigere il soddisfacimento dal destinatario all'atto della riconsegna delle merci, sono di due specie: i crediti del vettore in senso proprio e cioè i crediti per rimborso di spese e il

⁹⁶Cfr. S. BUSTI, *op. cit.*, p. 754; G. COTTINO, *op. cit.*, p. 788. A conferma di tale principio anche la giurisprudenza ha stabilito che: «In tema di contratto di trasporto di cose, 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»: cfr. Cass. 18. 4. 1994, n. 3692; Cass. 11 maggio 1999.

⁹⁷Cfr. Cass. 22 ottobre 1963, n. 2814; Cass. 26 marzo 1981, n. 1775; Cass. 18 aprile 1994, n. 3692, *cit.*

⁹⁸Cfr. O. CAGNASSO, G. COTTINO, *op. cit.*, p. 492.

pagamento del corrispettivo del trasporto; gli assegni da cui è gravata la cosa, e cioè i crediti che il mittente vanta verso il destinatario che prescindono dal contratto di trasporto e dei quali ha affidato al vettore l'incarico di riscossione.

I crediti della prima specie sorgono nell'ipotesi in cui il mittente rimette il pagamento del trasporto al destinatario – c.d. porto assegnato – il quale, secondo lo schema della delegazione di pagamento di cui all'art. 1269 cod. civ., non è obbligato ma onerato ad effettuare il pagamento se intende ricevere le cose trasportate. Così, se il vettore effettua la riconsegna senza pretendere il pagamento di quanto gli è dovuto, il destinatario resta obbligato al pagamento per il solo fatto di aver accettato la riconsegna, con effetto liberatorio per il mittente (art. 1692 cod. civ.).

Per quanto riguarda i crediti della seconda specie, essi sorgono quando nel contratto di trasporto s'innesta una prestazione accessoria rientrante nello schema del mandato, con cui il vettore mandatario viene incaricato della riscossione di quel particolare credito del mittente.

Il vettore dunque nel richiedere il pagamento dell'assegno da cui è gravata la cosa non esercita un proprio diritto ma si limita ad adempiere al mandato conferitogli dal mittente.

CAPITOLO II

GLI IMPEDIMENTI

2.1 Impedimenti e ritardi nell'esecuzione del trasporto

Possono verificarsi, per cause non imputabili al vettore, impedimenti che rendano inattuabile o soverchiamente ritardata la prestazione di trasporto. Tali eventi possono ostacolare la regolare esecuzione della prestazione di trasferimento, senza tuttavia incidere sull'integrità delle merci trasportate.

Gli impedimenti possono essere definitivi, quando rendono impossibile l'effettuazione o la prosecuzione del trasporto, oppure temporanei, se determinano un ritardo nell'esecuzione del trasferimento. E' stato così affermato da autorevole dottrina che un impedimento può definirsi temporaneo allorquando il ritardo non sia «soverchio», poiché in tal caso potrebbe venir meno l'interesse ad ottenere il trasferimento della merce⁹⁹.

In altri termini, l'esecuzione del trasporto dovrà ritenersi soverchiamente ritardata sia nel caso in cui essa, cessata la causa che determina il ritardo, non abbia più alcuna utilità per il beneficiario creditore¹⁰⁰, sia quando il ritardo ecceda quel periodo di tempo durante il quale, considerate le caratteristiche del trasporto assunto, si possa ragionevolmente pretendere di tenere impegnata l'organizzazione di trasporto del vettore¹⁰¹. La circostanza se sia o meno realizzato un ritardo di questo genere, che è equiparato all'impedimento, deve essere valutata caso per caso sulla base degli elementi relativi alla situazione concreta¹⁰².

La disciplina dell'impedimento definitivo si applica quindi anche nel caso di soverchio ritardo, poiché l'art. 1686 cod. civ., che disciplina tale istituto, prende in considerazione, eguagliandole, le due situazioni.

⁹⁹ Cfr. M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *op. cit.*, Milano, 2007, p. 225.

¹⁰⁰ Cfr. M. RIGUZZI, *op. cit.*, p. 156.

¹⁰¹ Cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 146.

¹⁰² Cfr. G. BOI, *Gli impedimenti all'esecuzione del contratto di trasporto marittimo*, Milano, 1990, p. 63.

Per quanto riguarda gli impedimenti occorsi prima dell'inizio del viaggio, appare assodato in giurisprudenza che se l'inizio del viaggio è impedito o ritardato per causa non imputabile al vettore, questi deve provvedere a richiedere immediatamente istruzioni al mittente¹⁰³, provvedendo, al contempo, alla custodia delle merci ricevute in consegna¹⁰⁴. Se le circostanze impediscono al vettore di chiedere istruzioni al mittente o se queste, anche se fornite, non sono attuabili, il vettore può depositare le merci ai sensi dell'art. 1514 cod. civ., o, in caso di merci soggette a rapido deterioramento, può farle vendere ai sensi dell'art. 1515 cod. civ. In entrambi i casi il vettore è tenuto ad informare prontamente il mittente del deposito o della vendita, maturando il diritto al rimborso delle spese.

Il codice civile contiene invece una disposizione specifica, all'art. 1686, 3° comma, che disciplina gli impedimenti che si verificano dopo che il viaggio è iniziato. Verificandosi tale eventualità, il vettore avrà diritto, oltre che al rimborso delle spese, anche al pagamento del prezzo in proporzione del percorso compiuto, salvo che l'interruzione del trasporto sia dovuta alla perdita totale delle cose derivante da caso fortuito. In quest'ultima ipotesi, infatti, il contratto non è più eseguibile, per mancanza dell'oggetto, con la conseguenza che questo non può essere altro che risolto. Né potrà configurarsi una responsabilità del vettore per la perdita delle cose, in ragione del fatto che il caso fortuito è espressamente menzionato dall'art. 1683 cod. civ. quale causa di esonero della sua responsabilità.

Gli impedimenti occorsi al termine del viaggio, infine, possono derivare da un comportamento assunto dal destinatario – le varie ipotesi verranno trattate specificamente nei successivi paragrafi del presente capitolo – oppure da controversie circa la titolarità del destinatario, o ancora, da altri fatti.¹⁰⁵

¹⁰³ Cfr. Cass. civ., Sez. III, 14 luglio 2003 n. 11004; Cass. civ., Sez. III, 30 ottobre 1992, n. 11840; Cass. civ., 1 ottobre 1975, n. 3085.

¹⁰⁴ Cfr. Cass. civ., 1 ottobre 1975, n. 3085.

¹⁰⁵ Cfr. Cfr. M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *op. cit.*, p. 232 ss., in cui gli Autori evidenziano che possono sussistere «altri» impedimenti che in alcune normative non vengono individuati e riportano l'evidenza che tanto la C.M.R. all'art. 15.1, quanto la C.O.T.I.F. C.I.M. all'art. 34.1, parlano genericamente di «impedimenti alla riconsegna», per cui le regole che consentono al vettore, previa richiesta di istruzioni al mittente, di adottare i provvedimenti costituiti

Il codice della navigazione riflette l'articolazione in tre fasi – anteriore, concomitante o successiva al trasporto – nella disciplina degli impedimenti all'esecuzione, prevedendo, all'art. 427.1, l'ipotesi di impedimento prima della partenza, e distinguendo l'ipotesi di causa di forza maggiore, al verificarsi della quale il contratto si risolve di diritto, dall'ipotesi di impedimento comportante la partenza della nave con soverchio ritardo, evenienza questa in cui il contratto “può” essere risolto. Si tratta in entrambi i casi di impedimenti definitivi. Il successivo art. 428¹⁰⁶ cod. nav. disciplina invece l'impedimento temporaneo, che si viene a determinare quando la partenza della nave risulti temporaneamente impedita per causa non imputabile al vettore, ma anche in corso di viaggio. In questo caso il

dal deposito e dalla vendita delle merci, valgono per qualsiasi impedimento derivante da fatti o da circostanze a lui non addebitabili. In particolare si afferma che secondo la C.O.T.I.F. C.I.M., nel caso di generico «impedimento alla riconsegna», il vettore ferroviario deve avvisare immediatamente il mittente secondo le modalità stabilite dalla norma (art. 34.1). Può peraltro accadere che il mittente abbia già previsto, con indicazione nella lettera di vettura, che, nel caso di impedimento alla riconsegna, la merce gli venga rinviata «d'ufficio» (art. 34.4) (Analogia disciplina si riscontra nell'art. 21 Prot. Vilnius secondo cui, in caso di impedimenti alla riconsegna, il vettore ferroviario deve chiedere senza indugio istruzioni al mittente salvo il caso in cui quest'ultimo abbia già indicato nella lettera di vettura che le merci devono essergli riconsegnate (par. 1). La norma continua sancendo che, se l'impedimento cessa prima che giungano le istruzioni del mittente, il vettore ferroviario deve consegnare la merce al destinatario (par. 2). Per ogni altro aspetto, la Convenzione rinvia alle prescrizioni vigenti nel luogo della riconsegna, potendosi quindi ipotizzare la possibilità per il vettore ferroviario di procedere tanto al deposito quanto alla vendita delle merci ove la legge del luogo consenta tali rimedi. Nello stesso ambito degli «altri impedimenti», poi, gli Autori inseriscono ipotesi specifiche prese in considerazione da norme particolari e citano ad esempio quello previsto dell'art. 430 cod. nav., applicabile tanto al trasporto marittimo quanto a quello aereo (per il rinvio operato dall'art. 951.2 cod. nav.), ai sensi del quale, se l'approdo al termine del viaggio nel porto (o nell'aeroporto) di arrivo è impedito o soverchiamente ritardato per causa di forza maggiore, il comandante, in assenza di ordini o in presenza di ordini ineseguibili, deve provvedere nel modo migliore per l'interesse del carico, oltre che della nave (o dell'aeromobile), facendo scalo in un porto (o aeroporto) vicino o tornando in quello di partenza.

¹⁰⁶ Afferma la dottrina che l'impedimento deve essere inteso in senso ampio, e può consistere in un pregiudizio occorso alla nave o alle merci, purché i beni siano già stati individuati, in modo certo, come merci da trasportare e non sia possibile una loro sostituzione.

Poiché il legislatore, nel delineare la disciplina degli impedimenti, ha impiegato due concetti quali la «forza maggiore» (art. 427 cod. nav.) e la «causa non imputabile» (art. 428 cod. nav.), senza mai affiancarli, è sorto il dubbio se l'impiego di una terminologia differente fosse indice del fatto che l'effetto risolutivo si verifici solo nel caso di eventi naturali (forza maggiore), in rapporto ai quali nessuna forza umana sia in grado di resistere. Secondo la teoria prevalente è preferibile considerare una completa assimilazione delle due nozioni e ritenere che il legislatore volesse individuare un unico concetto di causa estranea alle parti, senza alcuna distinzione a seconda che si tratti di eventi naturali o meno, e l'unico requisito necessario è la incolpevolezza dell'evento: sul punto si veda G. BOI, *op. cit.*, p. 31)

contratto resta in vigore ed al caricatore è consentito di scaricare le merci già imbarcate finché duri l'impedimento, con l'obbligo però di ricaricarle oppure di risarcire i danni al vettore¹⁰⁷. Infine viene disciplinato l'impedimento che si verifica all'arrivo della nave, in cui l'art. 430 cod. nav. appare conforme ai principi generali in materia di trasporto, di cui all'art. 1686 cod. civ. per il quale, in caso di impedimento, il comandante deve chiedere istruzioni¹⁰⁸.

2.2 Incidenza dell'impossibilità sopravvenuta sul contratto di trasporto

Diverso è il caso in cui l'impedimento nasca come temporaneo, ma il suo eccessivo protrarsi nel tempo lo trasformi in definitivo.

¹⁰⁷ La questione del nolo in realtà è dibattuta per il caso in cui le merci siano state scaricate all'inizio dell'impedimento, ma non vengano ricaricate successivamente, poiché l'art. 428, comma 2, cod. nav, si limita a stabilire che in tal caso il caricatore sia tenuto al risarcimento del danno e, per quanto non espressamente previsto, in applicazione dell'art. 1686 cod. civ., al vettore sarà dovuto anche il rimborso delle spese che egli abbia eventualmente anticipato per conto del caricatore. Si ritiene che in tale evenienza il vettore perda il diritto al pagamento del nolo, come confermerebbe anche il comma 3 dell'art. 1686 cod. civ., che condiziona il pagamento del nolo proporzionale al presupposto che il viaggio abbia almeno avuto inizio.

¹⁰⁸ La disciplina prevista dall'art. 430 cod. nav., tuttavia, si presenta molto lacunosa e per certi versi di difficile applicazione (per questo stesso motivo parte della dottrina inserisce le ipotesi da questo disciplinate nella categoria «altri impedimenti»: cfr. *supra*, nota 54). Anzitutto, infatti, non si precisa quale sia il soggetto che deve impartire le istruzioni, anche se sembra potersi ritenere che si tratti del caricatore e non del vettore, considerato che l'art. 1686 cod. civ., si riferisce al mittente; per quanto concerne poi la natura dell'impedimento, deve trattarsi di un ostacolo che non possa essere superato in alcun modo perché, in tal caso, il comandante deve fare il possibile per evitarlo senza mettere in pericolo la nave; ancora, relativamente alla sorte del contratto, poiché l'impedimento non preclude l'utilizzazione della nave, si deve ritenere che lo stesso resti in vigore fino alla scaricazione delle merci nel porto sostitutivo. Infine altra grave lacuna riguarda la sorte del nolo. In base ai principi generali si ritiene che questo sia dovuto, nonostante all'atto pratico possano sorgere dei problemi. Nessun dubbio si pone nel caso in cui le merci siano state condotte in un porto vicino e quindi vi sia un'utilità per il caricatore, mentre non sembra giustificato il pagamento del nolo nel caso in cui il comandante faccia rientro al porto di partenza, poiché in tal caso non solo non vi è alcun risultato utile, ma sussiste un pregiudizio a causa del tempo perso, e si violerebbe il principio per cui, in caso di impedimenti, ciascuna parte sopporta i propri danni, salva unicamente l'ipotesi in cui l'impedimento all'arrivo sia derivato da un fatto riferibile alle merci. In tale evenienza sembra pertanto preferibile ritenere che il pagamento del nolo debba fare riferimento all'utilità del caricatore, e quindi applicare il principio del nolo proporzionale, ex art. 429 cod. nav., Cfr. G. BOI, *op. cit.*, p. 85; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, p. 473.

In tale ipotesi è rimessa alle parti la possibilità di chiedere la risoluzione del contratto, nel qual caso si riproducono gli stessi effetti della risoluzione di diritto.

Il ritardo è dunque idoneo a liberare il vettore ed il caricatore solo se si può ritenere che la prestazione, se fosse eseguita dopo la fine della causa che ha cagionato il ritardo, non avrebbe alcuna utilità per il creditore, e comunque se il ritardo ecceda il tempo per il quale si può ragionevolmente pretendere di tenere impegnata l'organizzazione delle parti.

Ci si interroga in dottrina se, ai fini della risoluzione, sia necessaria una pronuncia giudiziale, e la tesi che prevale afferma che, poiché la risoluzione implica la valutazione della durata del ritardo e la conseguente inutilità della prestazione per il creditore, è da ritenersi opportuno l'intervento del giudice¹⁰⁹.

L'inesecuzione, totale o parziale, transitoria o definitiva del trasporto dipendente da caso fortuito o forza maggiore, sopravvenuta dopo la conclusione del contratto (eventi naturali quali nubifragi o terremoti, interruzioni stradali, eventi bellici, ordini delle autorità politiche o doganali) è disciplinata dall'art. 1686 del cod. civ.

Rimangono pertanto fuori del suo ambito i casi di trasporto totalmente o parzialmente ineseguito per fatti del mittente, disciplinati all'art. 1683 cod. civ. (mancata consegna del carico nel luogo di spedizione, erronee indicazioni nella lettera di vettura) o del destinatario, di cui all'art. 1690 cod. civ. (irreperibilità, inerzia, rifiuto del destinatario stesso), o per fatto imputabile al vettore (deficienza di mezzi di trasporto, sua incuria o negligenza): responsabilità che rientra nella regola generale dell'art. 1218 cod. civ.

L'impossibilità sopravvenuta della prestazione è regolata da norme di carattere generale ed in particolare dagli artt. 1256 e 1463 cod. civ. che prevedono l'estinzione dell'obbligazione e la risoluzione del contratto e che, nel caso di *locatio operis*¹¹⁰, pongono a carico del debitore il rischio dell'impossibilità dell'*opus*.

¹⁰⁹ Cfr G. BOI, *op. cit.*, p. 31

¹¹⁰ Cfr. *supra*, *sub* § 1.1.

In dottrina¹¹¹ si rileva come l'art. 1686 del cod. civ., ripetendo sostanzialmente la disciplina dell'art. 395 cod. comm. abrogato, attenua il rigore dei principi generali ed introduce due deroghe: una riguardante la regola dell'immediata risoluzione del contratto, l'altra relativa alla ripartizione del rischio.

Invece di farsi luogo alla risoluzione del contratto, infatti, la legge impone l'obbligo al vettore di informare il mittente appena l'impedimento si verifichi e rimette alla volontà del mittente il disporre la manutenzione del contratto, dando alla cosa diversa destinazione o facendola tornare al luogo di partenza, per mezzo del diritto di contrordine. In più, qualora lo ritenga opportuno, questi ha il diritto di risolvere il rapporto, fermo restando il suo obbligo al pagamento del nolo. Poiché infatti il mittente, di regola, non è in grado di acquisire, senza l'intervento del vettore, la tempestiva conoscenza dell'impedimento o della causa del ritardo, la legge ha provveduto a rendere obbligatoria a carico del vettore l'immediata richiesta di istruzioni, dando così al mittente la possibilità di esercitare il suo diritto di decidere in ordine alla sorte del contratto¹¹².

Accanto all'obbligo di richiedere istruzioni, l'art. 1686 del cod. civ. espressamente ribadisce a carico del vettore l'obbligo di provvedere nel frattempo alla custodia delle cose¹¹³.

Qualora le circostanze rendano impossibile la richiesta di istruzioni al mittente o qualora le istruzioni non siano attuabili, il vettore può liberarsi della responsabilità per custodia e quindi degli oneri di un rapporto divenuto inattuabile: «nel trasporto di cose il vettore deve chiedere istruzioni al mittente sul comportamento da tenere e l'estinzione dell'obbligazione per impossibilità sopravvenuta si verifica solo se il mittente non fornisca istruzioni che consentano egualmente l'esecuzione della prestazione¹¹⁴».

¹¹¹ A. ASQUINI, *op. cit.*, p.587.

¹¹² M. RIGUZZI, *I contratti speciali. Il contratto di trasporto*, Torino, 2006, p. 153.

¹¹³ Tale previsione è parsa a qualcuno una ripetizione quasi superflua del generale dovere di custodia incombente al vettore dal momento della consegna a quello della riconsegna (sul punto, cfr. A. ASQUINI, *op. cit.*, 284 ss.).

¹¹⁴ A. ANTONINI, *op. cit.*, p. 222.

Nel caso di impossibilità di richiedere o di attuare le istruzioni, il contratto si risolve e il vettore è autorizzato a liberarsi, provvedendo al deposito delle cose trasportate (art. 1514 cod. civ.)¹¹⁵ o, in caso di rapida deperibilità delle merci, alla vendita delle stesse (art. 1515 cod. civ.)¹¹⁶. Sia se deposita la merce, sia se la vende, il vettore è tenuto ad informare prontamente il mittente.

La seconda deroga introdotta dall'art. 1686 cod. civ. rispetto ai principi generali sull'impossibilità sopravvenuta, riguarda la regola dell'incidenza sul debitore del rischio di impossibilità della prestazione. Infatti, mentre per l'art. 1463 cod. civ. la parte liberata per la sopravvenuta impossibilità della sua prestazione non può chiedere la controprestazione, secondo l'art. 1686, comma 3°, cod. civ., l'obbligo del mittente di pagamento del nolo non si estingue, ma si riduce al rimborso delle spese incontrate dal vettore quali, a titolo di esempio, le spese di carico, di custodia ecc. nel caso di trasporto non ancora iniziato, e del nolo proporzionale al percorso compiuto, in caso di trasporto interrotto durante il viaggio. Inoltre, la normativa specifica dettata dall'art. 1686 cod. civ. si differenzia dalla normativa generale del codice civile in tema di impossibilità sopravvenuta, anche per il fatto che non prevede l'estinzione automatica dell'obbligazione, come stabilito dall'art. 1256, comma 1, cod. civ., essendo consentito al mittente di fornire istruzioni al vettore, mantenendo così in vita il contratto¹¹⁷.

¹¹⁵L'art. 1514 cod. civ. istituisce, in materia di vendita, uno speciale mezzo di liberazione del vettore dall'obbligazione di consegna della cosa venduta per il caso in cui il compratore non si presenti per riceverla: mezzo consistente nel deposito della cosa per conto e spese del compratore in un locale di pubblico deposito o in un altro locale idoneo, determinato dal Tribunale del luogo in cui la consegna doveva essere fatta.

¹¹⁶Il richiamo a tale articolo comporta che le cose trasportate vengano vendute all'incanto, salvo che si tratti di cose aventi un prezzo corrente stabilito per atto della pubblica autorità ovvero risultante da listini di borsa o da mercuriali, nei quali esse potranno essere vendute senza incanto, al prezzo corrente, non direttamente dal vettore, bensì a mezzo di persone autorizzate alla vendita all'incanto o, in mancanza, a mezzo di ufficiale giudiziario ovvero a mezzo di un commissario nominato dal Tribunale: sul punto, cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 128.

¹¹⁷Cfr. W. D'ALESSIO, *Diritto dei Trasporti*, Milano, 2003, p. 192; M. RIGUZZI, *op. cit.*, p. 153.

All'impostazione che vede l'inquadramento dell'art. 1686 cod. civ. come deroga alle disposizioni generali in materia di impossibilità sopravvenuta, aderisce gran parte della dottrina¹¹⁸.

2.3 Obblighi e responsabilità delle parti

Se il vettore non informa immediatamente il mittente, pur avendo la possibilità di farlo, egli risponde dei danni che potrebbero essere derivati al mittente stesso da tale suo comportamento¹¹⁹, ossia di quei danni derivati al mittente dalla mancata possibilità di provvedere ai propri interessi per difetto di conoscenza dell'impedimento¹²⁰. In caso di perdita totale delle cose dovuta a caso fortuito, il contratto è definitivamente ineseguibile senza che si possa configurare alcuna responsabilità del vettore, e solo in questo caso le conseguenze verranno ripartite fra tutte le parti del contratto, in quanto il mittente subirà la perdita delle cose, mentre il vettore perderà ogni diritto relativo al contratto, ivi compreso l'eventuale pagamento del prezzo in proporzione alla parte di percorso già compiuta¹²¹.

¹¹⁸ Secondo la prevalente dottrina, l'unico caso in cui l'impossibilità sopravvenuta dia luogo all'immediata risoluzione del contratto è quello in cui si verifichi la perdita totale delle cose, derivante da caso fortuito, e come tale quindi non addebitabile al vettore. In questo caso, si afferma, le conseguenze si ripartiscono, sostanzialmente, fra le parti del contratto, in quanto il mittente subisce il danno per la perdita della cosa, mentre il vettore perde ogni diritto relativo al contratto stesso, ivi compreso l'eventuale pagamento del prezzo in proporzione alla parte di percorso già compiuta. La risoluzione invece non avrà luogo qualora la perdita delle cose sia dovuta a responsabilità, accertata o presunta del vettore – dovendo in tal caso il contratto sopravvivere ai fini degli obblighi risarcitori incombenti al vettore medesimo – così come quando la perdita derivi da colpa del mittente e del destinatario, poiché in queste ipotesi il contratto dovrà comunque trovare esecuzione relativamente al pagamento del prezzo dovuto al vettore per la parte di percorso effettuata, con l'aggiunta del rimborso degli oneri ulteriori da lui eventualmente sostenuti: su ciò, v. A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 433; M. GRIGOLI, *Profili del diritto dei trasporti nell'attuale realtà formativa*, Bologna, 2003, p. 779; G. COTTINO, *Il trasporto e la spedizione*, in *Trattato di diritto commerciale e diritto pubblico dell'economia*, diretto da F. Galgano, Padova, 1991, vol. XVI, p. 818 ss.

¹¹⁹ Cfr. Trib. Genova, 8 giugno 2000, in *Dir. mar.*, 2002, p. 1390 ss..

¹²⁰ V. BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, in *Tratt. di dir. comm.*, III, Torino, 2003 p. 148.

¹²¹ Cfr. GONNELLI-MIRABELLI, *op. cit.*, p. 1161

In ogni altro caso, afferma autorevole dottrina¹²², il rischio è posto interamente a carico del mittente, che è tenuto a corrispondere al vettore non solo il rimborso di tutte le spese sostenute per l'esecuzione delle nuove istruzioni, successive al verificarsi dell'impossibilità di esecuzione del contratto secondo le modalità originarie, ma anche il pagamento del corrispettivo per la parte di percorso già effettuata, al momento del sopravvenire dell'impedimento.

La stessa dottrina ha altresì specificato che, qualora l'impedimento sia dovuto ad un provvedimento ad esempio posto in essere dalle autorità che sottraggano la disponibilità delle merci tanto al vettore quanto al mittente, il vettore resta libero dagli obblighi derivanti dal contratto di trasporto eccettuato quello di informazione al mittente dell'intervenuto provvedimento, e per il mittente rimarrebbe esclusa la facoltà di impartire disposizioni, che determinerebbero una violazione dell'atto dell'autorità stessa.

Secondo la giurisprudenza¹²³, l'obbligo del vettore di custodire la merce che egli non ha potuto riconsegnare per irreperibilità, rifiuto o ritardo del destinatario, nonché quello di chiedere immediatamente istruzioni al mittente, informandolo di ogni impedimento o ritardo nell'inizio o prosecuzione del trasporto, comporta quello di tempestiva comunicazione al mittente dell'eventuale sequestro della merce stessa, eseguito, durante la custodia, su istanza di un terzo.

2.4 La riconsegna delle merci

La fase finale dell'attività di adempimento dell'obbligazione del vettore è indicata dalla legge con la formula «mettere le cose trasportate a disposizione del destinatario nel luogo, nel termine e con le modalità indicate dal contratto, o, in mancanza, dagli usi», di cui all'art. 1687 cod. civ.

¹²² Cfr. GONNELLI-MIRABELLI, *op. cit.*, p. 1161

¹²³ App. Genova, 5 ottobre 1988.

Il vettore ha diversi obblighi:

- a) avvisare il destinatario dell'arrivo della merce;
- b) mettere le cose trasportate a disposizione del destinatario;
- c) esibire la lettera di vettura.

La riconsegna deve avvenire nei confronti del soggetto legittimato, ossia il soggetto menzionato come destinatario nella lettera di vettura, oppure quello successivamente indicato dal mittente nell'esercizio del diritto di contrordine.

A seconda delle modalità convenute, il trasporto può essere «a domicilio» o «fermo stazione».

Afferma autorevole dottrina che tale distinzione ha notevole importanza agli effetti degli obblighi che incombono al vettore. Infatti, nel trasporto «a domicilio» quest'ultimo ha l'obbligo di consegnare la merce direttamente al domicilio del destinatario, divenendo in tal caso superfluo qualunque avviso ad esso rivolto dell'arrivo del carico. Si parte infatti dal presupposto che quando le cose trasportate debbono essere riconsegnate presso il destinatario, l'avviso dell'arrivo delle cose sia *in re* e pertanto non si debba configurare un obbligo di avviso distinto dall'obbligo di riconsegna. Al contrario, nel trasporto «fermo stazione», non essendoci un rapporto diretto fra vettore e destinatario, è indispensabile che il primo avvisi dell'arrivo delle cose trasportate¹²⁴.

L'art. 1687 colma in tal senso una lacuna legislativa, poiché durante la vigenza del codice di commercio era dibattuto, nel silenzio della legge, se, nei casi in cui non fosse prevista la riconsegna delle cose trasportate al domicilio del destinatario, il vettore dovesse limitarsi a mettere il carico a disposizione del destinatario nella località convenuta o dovesse, anzitutto, dare notizia al destinatario dell'arrivo di questo. L'articolo summenzionato ha posto fine ad ogni dubbio e ha risolto il problema nell'ultimo senso, disponendo che «se la riconsegna non deve eseguirsi presso il destinatario, il vettore deve dargli prontamente avviso delle cose trasportate».

¹²⁴Cfr. A. ASQUINI, in *Commentario D'Amelio e Finzi*, *Obbligazioni*, II, I, Firenze, 1947, p. 434.

La legge non specifica poi le indicazioni che devono essere contenute nell'avviso, che saranno quelle di volta in volta necessarie per identificare la spedizione¹²⁵, né prevede alcuna forma particolare, per cui esso può essere dato anche verbalmente¹²⁶.

Possono altresì verificarsi delle circostanze in cui le merci trasportate, pur essendo giunte a destino, non siano in grado di essere riconsegnate a causa, per esempio, di visita doganale o sanitaria, da parte delle autorità preposte. In tali casi il vettore, nel dare avviso di arrivo delle merci al destinatario, deve anche metterlo a conoscenza dell'impossibilità all'immediata riconsegna, tenendolo altresì informato sugli sviluppi degli accertamenti sopracitati.

L'obbligo di avviso viene meno quando sia stata rilasciata dal vettore ricevuta di carico o duplicato di lettera di vettura con clausola «all'ordine»: in tale ipotesi, infatti, il vettore non è a conoscenza di quale soggetto sarà abilitato al ritiro delle merci in forza del titolo rappresentativo delle stesse, per cui non può far altro che tenerle a disposizione del legittimo possessore per girata del menzionato titolo di credito¹²⁷.

E' stato da taluno ipotizzato¹²⁸ che tale obbligo venga meno anche quando il destinatario abbia acquisito altrimenti conoscenza dell'avvenuto arrivo delle merci, ma a tale ipotesi è stata data risposta negativa almeno per i casi in cui le cose, per un qualsiasi motivo, non possono essere tempestivamente riconsegnate: in questo caso esisterebbe sempre nel destinatario un interesse ad essere messo a conoscenza dal vettore dell'esistenza di una tale causa impeditiva.

Per quanto riguarda l'inosservanza o la ritardata osservanza dell'obbligo di avviso, il vettore, da un lato risponderà dei danni più tipici risentiti dal destinatario a causa del mancato o ritardato avviso – danni derivanti dal ritardo con cui il destinatario è entrato in possesso delle cose trasportate o ne ha disposto a favore di

¹²⁵ Sul punto *cf.* M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 154.

¹²⁶ Sul punto *cf.* A. ASQUINI, *op. cit.*, p.434.

¹²⁷ GONNELLI-MIRABELLI, *op. cit.*, p. 1162.

¹²⁸ M. IANNUZZI, *op. cit.* p. 156.

altri – dall'altro ne subirà le conseguenze indirette, quali precludere la configurabilità di un ritardo del destinatario a chiedere la riconsegna e l'applicabilità della disciplina dettata per tale ipotesi dall'art. 1690, 1 comma, cod. civ. o la possibilità che si ravvisi una *mora accipiendi* del destinatario, non essendo stato messo quest'ultimo in condizione di ricevere il carico¹²⁹.

Afferma poi la giurisprudenza che la riconsegna non implica necessariamente la scaricazione delle merci, in quanto la messa a disposizione prevista dall'art. 1687 è un'operazione inerente al trasporto, consistente nel sistemare a terra la cosa trasportata nel luogo di destinazione – cui è normalmente obbligato il vettore – che può essere convenzionalmente posta a carico del destinatario, ovvero costituire oggetto di un separato contratto. Se le parti nulla dispongono, l'operazione è a carico del vettore, e su di esso incomberà l'onere della prova che la scaricazione non sia compresa fra le prestazioni poste a suo carico.¹³⁰

L'esecuzione del contratto di trasporto di cose non si esaurisce comunque nel trasferimento della merce da un luogo ad un altro, ma prevede l'adempimento di tutte le obbligazioni accessorie necessarie per il raggiungimento del fine pratico perseguito dalle parti. Così, per integrare la consegna delle merci, non è sufficiente l'attività unilaterale del vettore di messa a disposizione delle cose trasportate, ma occorre la ricezione materiale delle stesse da parte del destinatario. Inoltre, la responsabilità *ex recepto* del vettore nei confronti di quest'ultimo, correlata al suo dovere di conservazione e custodia delle merci, non cessa con l'arrivo delle stesse al magazzino e la loro messa a disposizione, ma soltanto con la consegna materiale al destinatario ai sensi dell'art. 1687 cod. civ., salvo il diritto di questi di ottenere il risarcimento del danno in caso di perdita o danneggiamento¹³¹.

Come indicato, la fase finale dell'obbligazione del vettore prevede l'obbligo a suo carico di mettere le cose trasportate a disposizione del destinatario. La messa a

¹²⁹ M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 157; A. ASQUINI, *op. cit.* p. 434.

¹³⁰ Cass. civ., Sez. III, 31 maggio 2005, n. 11598 in *Dir. mar.*, 2006, 2, p. 507.

¹³¹ Cass. civ., Sez. III, 10 giugno 1999, n. 5700, *cit.*

disposizione deve avvenire nel luogo, nel termine e con le modalità indicate nel contratto o, in mancanza, dagli usi.

La nozione è volutamente ampia, sia perché la locuzione «mettere a disposizione» presuppone operazioni più complesse della semplice «riconsegna», sia perché le parti possono specificare nel contratto le attività che vanno ricomprese in questa fase, e soltanto in mancanza di tale specificazione si fa riferimento agli usi che vigono nel luogo ove le cose devono essere messe a disposizione del destinatario.¹³²

Per quanto riguarda gli usi, prevalgono in giurisprudenza l'orientamento per cui le norme che disciplinano la riconsegna delle cose trasportate non possono venire derogate da usi che regolino in maniera diversa la stessa materia (così l'uso secondo cui, ove il ricevitore non abbia tempestivamente ricevuto i documenti per il ritiro della merce, tale ritiro possa effettuarsi ugualmente con idonea garanzia data al vettore)¹³³, e quello che ritiene che agli usi richiamati dall'art. 1687 cod. civ., non possa farsi ricorso nelle ipotesi di impossibilità alla riconsegna, disciplinata dall'art. 1690, poiché gli usi costituiscono fonte sussidiaria del diritto solo nella materia in cui manchi del tutto la disciplina legislativa¹³⁴.

Appare naturale, poi, che il luogo ed il termine di riconsegna delle merci siano stati precedentemente stabiliti nel contratto di trasporto¹³⁵.

¹³²M. RIGUZZI, *op. cit.*, p. 156.

¹³³ Per una rassegna della giurisprudenza favorevole a tale orientamento, cfr. M. IACUANIELLO BRUGGI – L.F. PAOLUCCI, *Il contratto di trasporto*, in *Giurisprudenza sistematica civile e commerciale*, Torino, 1979, p. 186.

¹³⁴ Sul punto M. IACUANIELLO BRUGGI – L.F. PAOLUCCI, in *op. cit.*, p. 301 riportano la sentenza di cui alla Cass. civ., 30 maggio 1967, n. 1205 in cui fu ravvisata la responsabilità del vettore per avere, sia pure in conformità dell'uso vigente nella zona, abbandonato alla fermata dell'autolinea un collo – andato poi disperso – non essendosi presentato il destinatario per ritirarlo.

¹³⁵ Sul tema è particolarmente importante quanto stabilito dalla recente normativa in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore – d. lgs. 21 novembre 2005, n. 286 – che sanziona con la nullità quelle clausole del contratto di trasporto contrarie alle norme sulla sicurezza della circolazione. Più specificatamente, devono essere considerati nulli quegli accordi inseriti nel contratto in materia di termini e luoghi per la riconsegna delle merci che, per la loro collocazione spazio-temporale (ad esempio perché molto distanti dal luogo di carico delle merci), richiedono che il vettore, per poterli rispettare, violi disposizioni legislative e regolamentari poste a tutela della sicurezza sociale e della circolazione stradale.

Particolarmente sentito è poi il problema relativo al concetto di riconsegna e all'individuazione dell'esatto momento in cui questa si effettua, per quei tipi di trasporto in cui spesso un soggetto terzo si interpone fra vettore e destinatario, come l'impresa di sbarco nel trasporto marittimo, o le dogane nel trasporto ferroviario in caso di riconsegna in dogana.

Dal momento della riconsegna e non dal semplice arrivo delle cose nel luogo di destinazione,¹³⁶ infatti, non solo termina la responsabilità *ex recepto*, ma si estinguono anche le azioni derivanti dal contratto di trasporto e incomincia a decorrere il termine di prescrizione dell'azione stessa.

La maggioranza della dottrina e della giurisprudenza sono concordi nel considerare l'avviso di arrivo della merce un'operazione preparatoria necessaria, mentre la riconsegna avverrebbe con il passaggio, dal vettore al destinatario, della detenzione materiale delle cose trasportate¹³⁷.

E' stato così affermato da talune decisioni che la riconsegna si ha nel momento in cui «il destinatario è posto nella condizione, nella possibilità di prendere contatto con la propria partita di merci, di controllarla e di ritirarla¹³⁸» o, in tema di obbligo di custodia, che l'obbligo di custodia «sussiste fino all'*effettiva* consegna¹³⁹».

A chi poi sostiene che la responsabilità cessa prima dell'effettiva consegna, ritenendo ingiusto che il vettore risponda anche in caso di negligente ritardo del destinatario, viene replicato che il legislatore ha disposto per questi casi una tutela immediata: il vettore può infatti liberarsi depositando la merce a norma del combinato disposto degli artt. 1686 e 1690 cod. civ.

Nel contratto possono poi essere stabilite modalità particolari o accessorie da compiere nell'attuazione della riconsegna: tali attività devono essere poste in essere affinché l'adempimento sia esatto e non possono essere considerate come oggetto di

¹³⁶ Cass. 26 gennaio 1956, n. 243 in *Commentario al Codice Civile* a cura di Paolo Cendon, Milano, 2011, p. 405.

¹³⁷ Cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 147; M. IACUANIELLO BRUGGI, *Sul momento della riconsegna al destinatario del trasporto*, in *Giur. ital.*, 1970, I, 1, p. 969; A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 295 e 410.

¹³⁸ Trib. Genova, 12 novembre 1949, Jesi – Gastaldi, in *Riv. dir. nav.*, 1950, II, 287.

¹³⁹ Cass. civ., 26 gennaio 1956, n. 243, in *Foro It.*, 1956, I, p.513.

rapporti diversi. Così, a trasporto eseguito, all'originario contratto di trasporto non si sostituisce un contratto di deposito, poiché l'obbligo di custodia è di regola nel contenuto stesso del contratto di trasporto e delle obbligazioni che ne derivano.

Se dal mittente è stata rilasciata una lettera di vettura, infine, il vettore deve esibirla al destinatario. Tale obbligo ha la funzione di consentire al destinatario il controllo circa la provenienza delle cose trasportate e le modalità del contratto, nonché di permettergli il raffronto col duplicato della lettera di vettura fattagli pervenire dal mittente¹⁴⁰.

Nel momento della riconsegna delle merci, qualora non si presentino impedimenti alla stessa, il vettore completa i suoi obblighi dando esecuzione materiale a quanto stipulato con il mittente nel contratto di trasporto. E' dibattuto in giurisprudenza se alla riconsegna corrisponda o meno l'effettiva conclusione del contratto.

L'effettuazione della riconsegna esaurisce gli obblighi del vettore, ma ciò non comporta l'esaurimento dell'intero rapporto nascente dal contratto di trasporto, «quando restino ancora inadempite le obbligazioni del mittente e, tra esse, quella principale del pagamento del nolo¹⁴¹», in un contesto di porto assegnato. Fino al momento in cui il destinatario non richiede la consegna della merce al vettore, infatti – quindi accettando implicitamente che si trasferiscano in suo favore i diritti derivanti dal contratto – obbligato al pagamento del corrispettivo del trasporto al vettore è il mittente stipulante¹⁴². Giunta la merce a destino, acquistati dal

¹⁴⁰ Cass. 22 febbraio 1952, n. 478, in *Dir. fall.* 1952, II, p.21, la quale ha affermato: «se dall'illegittimo rifiuto del vettore di consegnare all'avente diritto i documenti rappresentanti la merce caricata e quindi il valore di questa, sia derivata la perdita della merce stessa, la responsabilità per i danni del vettore stesso si concreta in un'obbligazione di valore, da liquidarsi quindi tenendo conto della sopravvenuta svalutazione monetaria, senza che possa avere alcuna influenza in senso opposto la circostanza che ai fini di rapporti diversi da quello di trasporto (prezzo dovuto dal compratore destinatario della merce trasportata, misura della indennità da prestarsi dall'assicuratore in caso di perdita della merce assicurata) vi sia stato nel contratto di trasporto il riferimento ad una somma, ancorché corrispondente, secondo il valore della moneta in quel momento, al valore delle cose trasportate».

¹⁴¹ Cass. 13 aprile 1964, n. 860, in *Giustizia Civile: Massimario annotato della Cassazione*, Milano, 1980, p. 387.

¹⁴² Cass. 1 dicembre 2003, n. 18300, in *Dir. Trasp.*, 2004, p. 997.

destinatario i diritti derivanti dal negozio con la richiesta di riconsegna, sarà quest'ultimo sottoposto al pagamento dei crediti del vettore e degli assegni che eventualmente gravino sul carico, se vorrà esercitare tali diritti¹⁴³.

Per meglio comprendere come il contratto di trasporto non si esaurisca con la semplice consegna della merce, si specifica che i crediti del vettore, ai quali il destinatario deve far fronte, sono tutelati dal diritto di ritenzione, potendo il vettore trattenere le merci e rifiutarsi di far fronte al suo obbligo di riconsegna, fintanto che i suoi stessi crediti non siano integralmente soddisfatti.

Afferma infatti la giurisprudenza che: «una volta che la consegna sia stata accettata dal destinatario, questi è comunque obbligato a pagare il corrispettivo al vettore, salvo il diritto al risarcimento dei danni nei confronti del mittente, se sono stati violati i patti intercorsi con lui¹⁴⁴».

Così la Suprema Corte ha recentemente affermato che la titolarità del diritto al risarcimento del danno per perdita o avaria delle cose trasportate, una volta avvenuto lo svincolo della merce, spetta al destinatario¹⁴⁵.

E' stato dibattuto in dottrina se l'espressione usata dal legislatore «diritti nascenti dal contratto di trasporto», rispettivamente nel primo e nel secondo comma dell'art. 1689 cod. civ., abbia o meno lo stesso significato in entrambi i commi, spostando l'attenzione non più sull'aspetto dell'acquisizione dei diritti da parte del destinatario, già discussa in precedenza, quanto sulla questione dell'*esercizio* dei diritti stessi e tra questo, il diritto al risarcimento, mancando nella norma in esame qualsiasi accenno alle azioni di risarcimento, e se il pagamento dei crediti degli

¹⁴³ Il destinatario non ha l'obbligo di eseguire il pagamento dei crediti al vettore; egli infatti è del tutto libero di non eseguirlo, rinunciando alla riconsegna. Qualora però richieda la consegna, potrà ottenerla solo se adempie di pari passo la prestazione a suo carico. Sino a che manchi la riconsegna quindi, o essa sia rifiutata, il destinatario non è tenuto a soddisfare quei crediti; invece qualora la riconsegna abbia luogo, egli non può rifiutarne il soddisfacimento. Il pagamento non è dunque una vera e propria obbligazione incombente sul destinatario dal momento in cui questi abbia aderito al contratto, ma è un onere che si tramuta in obbligo affinché la riconsegna abbia luogo. Cfr. G. CATURANI – A. SENSALÉ, *op. cit.*, p. 124.

¹⁴⁴ Cass. 21 gennaio 1998, n. 495 in *Dir. Mar.*, 2000, p. 491.

¹⁴⁵ Cfr. Cass. civ., sez. un., 1 marzo 1978, n. 1034, in *Giur. ital.*, 1978, I, 1, p. 1916, citata da M. IACUANIELLO BRUGGI – L.F. PAOLUCCI (*op. ult. cit.*, p. 324).

assegni debba intendersi quale condizione anche per poter intraprendere l'azione di risarcimento da perdita o avaria oppure soltanto per le azioni di adempimento del contratto.

Il secondo comma dell'art. 1689 enuncia chiaramente che dovere del destinatario, nel caso questo sia previsto, è il pagamento delle spettanze dovute al vettore per le sue funzioni. Secondo la giurisprudenza il contrasto sorge dal fatto che i diritti nascenti dal contratto in capo al destinatario siano da questi esercitabili nel momento effettivo dell'arrivo della merce e della conseguente richiesta di riconsegna, contrariamente secondo il secondo comma sopra menzionato il destinatario non acquisirebbe i diritti nascenti dal contratto se non dopo il pagamento di quanto dovuto al vettore.

Il problema del coordinamento fra i due commi dell'art. 1689 cod. civ. è sorto soprattutto in dottrina¹⁴⁶ in conseguenza, nel 1942, della fusione delle due norme del cod. comm. artt. 407 e 408. L'art. 407, infatti, riportava: «dopo l'arrivo delle cose trasportate o dopo il giorno in cui esse avrebbero dovuto arrivare, il destinatario può esercitare tutti i diritti derivanti dal contratto di trasporto e le azioni di risarcimento; da quel momento egli può pretendere la riconsegna delle cose stesse».

E' doveroso riportare anche l'art 408 cod. comm., per cui «il vettore non è obbligato ad eseguire la riconsegna delle cose trasportate, finché la persona che si presenta a riceverle non adempie alle sue obbligazioni».

La tesi dominante che ne è emersa¹⁴⁷ prevede che al mittente, che sia anche proprietario delle cose trasportate, spetti soltanto l'azione di responsabilità extracontrattuale, con la conseguenza che su di lui grava l'onere di provare la colpa del vettore, mentre il destinatario acquisisca tutti i diritti a lui riservati con la semplice richiesta alla riconsegna, senza che questi abbiano alcun vincolo, seppur, per la completa conclusione del contratto, una volta che il vettore abbia riconsegnato le merci, al destinatario spetti l'obbligo di pagamento per la prestazione ricevuta.

¹⁴⁶ Per una dettagliata analisi delle posizioni dei diversi Autori cfr. G. CATURANI – A. SENSALÉ, *op. cit.*, p. 126; M. IACUANIELLO BRUGGI – L.F. PAOLUCCI, *op. cit.*, p. 322 e ss.

¹⁴⁷ Cfr. A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 587.

Alla tesi invece che sostiene che il legislatore non possa aver usato la medesima espressione in due diversi significati, e che pertanto il diritto al risarcimento dei danni spetti solo al soggetto (mittente o destinatario o entrambi) nella cui sfera patrimoniale venga ad incidere il danno causato dalla perdita o avaria della cosa, per essere proprietario della cosa trasportata, hanno aderito alcune decisioni giurisprudenziali secondo le quali le azioni di risarcimento, che normalmente spettano al destinatario, «vanno riconosciute al mittente quando gli effetti dell'inadempimento si facciano sentire a carico di tale soggetto che, altrimenti, si troverebbe senza difesa¹⁴⁸». Tuttavia tale tesi è rimasta isolata e criticata da dottrina e giurisprudenza, considerando i rapporti nascenti dal contratto di trasporto assolutamente svincolati dal concetto di proprietà.

Per quanto riguarda invece la seconda problematica, e cioè se il pagamento dei crediti debba intendersi quale condizione anche per poter intraprendere l'azione di risarcimento da perdita o avaria, si riconosce alla quasi unanimità che il legislatore abbia voluto attribuire al destinatario le azioni di risarcimento, senza sottoporle al previo pagamento dei crediti stessi¹⁴⁹.

2.5 Impedimenti alla riconsegna

Pur essendo preciso obbligo del vettore trasferire e riconsegnare le merci nei limiti e secondo quanto convenuto tra le parti, vi sono delle ipotesi in cui il vettore, per cause a lui non imputabili¹⁵⁰, sia impedito ad adempiere a tale obbligo.

Gli impedimenti a cui può essere soggetto il vettore sono disciplinati dall'art 1690 cod. civ., nel quale sono descritte le situazioni di silenzio o di rifiuto del

¹⁴⁸ Cfr. App. Milano, 16 maggio 1969, in *Giur. ital.*, 1971, I, 2, p.262.

¹⁴⁹ In giurisprudenza, cfr. Cass. 22 ottobre 1963 *cit.*, n. 2814; Cass. 26 marzo 1981, n. 1775, *cit.*; Cass. 18 aprile 1994, n. 3692, *cit.*. In dottrina, cfr. O. CAGNASSO, G. COTTINO, *op. cit.*, p. 492.

¹⁵⁰ Cfr. Cass. 11 luglio 1950, n. 1843, in *Giur. completa Cass. Civ.*, 1950, III, 419: si tratta in ogni caso di ipotesi di impossibilità non imputabili al vettore.

destinatario, assieme ad altre nelle quali il vettore si trova a non poter eseguire la riconsegna, o a non poterla compiere, in un quadro di certezza tale da potersi giudicare sicuramente adempiente nel rapporto con il destinatario della prestazione.

Nell'impossibilità della riconsegna, il vettore dovrà operare come prescritto dalla summenzionata norma, senza possibilità di ricorso «agli usi richiamati dall'art. 1687, perché gli usi costituiscono fonte sussidiaria del diritto solo nelle materie in cui manchi del tutto la disciplina legale»¹⁵¹.

Sono quindi previste due categorie distinte disciplinate, rispettivamente, nel primo e nel secondo comma del succitato articolo: la prima riguarda gli impedimenti derivanti dal comportamento del destinatario, fondamentalmente correlati alla circostanza che il contratto di trasporto viene configurato come contratto a favore di un terzo; sono così contemplate in quest'ambito le ipotesi in cui manchi l'adesione del destinatario al contratto, quali la sua irreperibilità, il suo rifiuto o ritardo a chiedere la riconsegna delle cose trasportate.

La seconda riguarda gli impedimenti derivanti da controversie circa la titolarità del destinatario. Vengono così analizzate in quest'ambito le fattispecie che si verificano successivamente a questo momento, quali il ritardo del destinatario a ricevere la merce dopo averne richiesta la riconsegna (tale ipotesi si verifica anche quando il destinatario, pur dichiarandosi pronto a ricevere la merce, ometta di pagare i crediti del vettore e gli assegni, versando quest'ultimo in un caso di *mora accipiendi*¹⁵²) e tutti i casi di controversia sul diritto a ricevere la riconsegna, come quello in cui si presentino più destinatari – ad esempio per casi di omonimia o per diversi atti di disposizione da parte del mittente – o non sia sufficientemente accertabile la legittimazione del destinatario a ricevere, ovvero esista disaccordo fra quest'ultimo e il mittente, o incertezza sulla consistenza del carico o sulle modalità di riconsegna.

¹⁵¹ Cfr. Cass. 30 maggio 1967 n. 1205, *cit.* E' stata ammessa la possibilità di una deroga, sul punto cfr. App. Roma, 27 maggio 1959, in *Rep. giur. ital.*, 1959, voce *Trasporto (contratto di)*, n. 29, ma esclusivamente nel caso in cui venga adottata una soluzione più conveniente per il mittente.

¹⁵² Cfr. *supra*, *sub* paragrafo 1.2.

Nell'elaborare la norma di cui all'art. 1690, il legislatore si è così posto diversi obiettivi: ha voluto neutralizzare l'inadempienza del destinatario o la conflittualità tra terzi o del destinatario con il vettore, in modo tale da consentirgli di sfuggire all'accusa di essere inadempiente, quando il mancato o intempestivo adempimento possa essere frutto della condotta di soggetti diversi dal vettore stesso; ha poi voluto attribuire, in caso di disinteresse o impossibilità del destinatario naturale della prestazione ad accettarla, al soggetto in capo al quale, soprattutto nelle more della riconsegna, persiste l'interesse precipuo al destino della merce, il potere di disporre della merce stessa come ritenga più utile. Infine ha mirato ad evitare, quando invece almeno un destinatario abbia dimostrato interesse alla riconsegna, che la conflittualità tra i possibili interessati alla riconsegna sia causa del maggior pregiudizio economico possibile per costoro.

Anche il codice della navigazione prende in considerazione gli impedimenti alla riconsegna. L'art. 450 cod. nav. si indirizza a due gruppi di impedimenti, che sono contemplati nei due commi in cui si articola la disposizione. In particolare, il primo comma disciplina l'eventualità che il destinatario sia irreperibile o rifiuti di ricevere le merci, o ancora che si presentino più soggetti che richiedono la riconsegna o che vi sia opposizione alla stessa. Si tratta di ipotesi che, pur nella loro diversità, sono assimilate dalla presenza di un elemento comune, costituito dall'obiettivo incertezza sul soggetto legittimato a ricevere il carico, la quale genera in tutti i casi contemplati una *mora credendi*. Afferma così la dottrina che la disciplina che ne consegue, essendo fortemente caratterizzata dalle esigenze di sollecitudine tipiche del trasporto, apporta alcune deroghe ai principi generali in materia, al fine di garantire una semplificazione¹⁵³.

Il secondo gruppo di impedimenti trova invece riconoscimento nel secondo comma e si contraddistingue perché in tali ipotesi il destinatario è stato individuato ed ha acquistato i diritti nascenti dal contratto, ma ciononostante il vettore non può

¹⁵³ Cfr. A. TORRENTE, *Manuale di Diritto privato*, Milano, 2011, p. 142.

adempiere perché il legittimato ritarda nel ritirare il carico o perché sorge una contestazione tra vettore e destinatario relativamente all'esecuzione della riconsegna.

2.6. Impedimenti derivanti dal comportamento del destinatario

In questa categoria rientrano le ipotesi riconducibili ad un atteggiamento di mancata collaborazione da parte del destinatario¹⁵⁴.

Come è facile immaginare, nel caso in cui il destinatario delle merci non sia reperibile o non si renda reperibile, un tanto determina l'impossibilità da parte del vettore di portare a compimento il contratto.

D'altro canto, come avuto modo di riportare nelle pagine precedenti, venendo a mancare la richiesta formale da parte del destinatario alla riconsegna delle merci, lo stesso non pone in essere i suoi diritti, lasciando in capo al mittente il diritto di agire sulle merci stesse.

Il verificarsi di tali ipotesi viene ricondotto ai casi di impedimento all'esecuzione del trasporto e il legislatore rinvia alla disciplina dettata dall'art. 1686 cod. civ., che impone al vettore l'obbligo di chiedere immediatamente istruzioni al mittente¹⁵⁵.

Tale norma, posta a tutela del mittente stesso, si spiega semplicemente osservando che i fatti in essa previsti precedono l'acquisto dei diritti da parte del destinatario e

¹⁵⁴ Occorre peraltro rilevare che l'accessione del destinatario al contratto di trasporto, come l'accessione di qualunque terzo beneficiario ad un contratto stipulato in suo favore, rappresenta per il destinatario una facoltà e non un obbligo. Così, nonostante l'arrivo a destino della merce, il destinatario non è obbligato né ad accettare, né a rifiutare, né ad esternare in qualche modo la propria volontà riguardo ad essa. Dunque, egli può restare silente senza essere inadempiente o comunque responsabile di qualsivoglia danno per il vettore o il mittente.

Solo l'esistenza di diversi accordi con il mittente o con il vettore può far sorgere un'obbligazione del destinatario riguardo alla riconsegna della merce. Si pensi ad esempio al destinatario che sia compratore da piazza a piazza con clausole CIF o franco destino: egli potrebbe essere chiamato a rifondere al mittente-venditore il nolo pagato al vettore da quest'ultimo incaricato del trasporto, in relazione al quale non sia stata richiesta la riconsegna. Infatti, pur non essendo tenuto a pagare il nolo in quanto terzo rispetto al contratto di trasporto, egli non potrebbe sfuggire all'obbligo di risarcire il mittente, per non aver ricevuto la merce offertagli in esecuzione del contratto di vendita.

¹⁵⁵ Se il vettore non informa immediatamente il mittente, pur avendo la possibilità di farlo, egli risponde dei pregiudizi che potrebbero essere arrecati a quest'ultimo a causa del suo comportamento. Cfr. Trib. Genova, 8 giugno 2000, in *Dir. mar.*, 2002, p. 1390 ss.

che pertanto al mittente resta la disponibilità delle cose e il diritto di contrordine¹⁵⁶. Così, è sul mittente che deve gravare il rischio di non riuscire più ad instaurare un contatto con il destinatario e di dover sopportare ulteriori costi e spese in dipendenza del trasporto¹⁵⁷.

Autorevole dottrina¹⁵⁸ ritiene che tale norma valga anche in tutte quelle altre manifestazioni di volontà di contenuto tale da non poter essere ritenute semplici richieste di riconsegna, ma piuttosto vere e proprie proposte di modifica del contratto di trasporto, in quanto sono sostanzialmente origine di ulteriori obbligazioni in capo al vettore, rispetto a quanto concordato con il contratto di trasporto, come ad esempio un'eventuale richiesta di riconsegna in luogo diverso da quello indicato dal mittente nel contratto stesso¹⁵⁹.

Il vettore che, dinanzi al rifiuto del destinatario della riconsegna delle cose trasportate, ometta, pur avendone la possibilità, di informare immediatamente il mittente e di chiedere le opportune istruzioni, lasciando trascorrere un considerevole lasso di tempo prima di adempiere a tale incombenza, è tenuto a rispondere delle conseguenze patrimoniali pregiudizievoli subite dal mittente¹⁶⁰.

L'omissione della richiesta di istruzioni dà infatti luogo alla risoluzione del contratto per colpa del vettore e al risarcimento del danno¹⁶¹.

Nell'attesa delle istruzioni, il vettore deve ovviamente provvedere alla custodia delle cose consegnategli¹⁶². A tal proposito la giurisprudenza¹⁶³ ha sottolineato che il

¹⁵⁶ Cfr. M. STOLFI, *Appalto, Trasporto*, Milano, 1966, p. 140.

¹⁵⁷ Cfr. M. IANNUZZI, *op.cit.*, p. 184.

¹⁵⁸ Cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre in Trattato di diritto civile e commerciale* diretto da A. Cicu e F. Messineo, XXVI, I, Milano, 2007, p. 780.

¹⁵⁹ L'Autore specifica ulteriormente che al destinatario, infatti, non spetta il diritto di contrordine. L'esercizio di un limitato diritto di contrordine è riconosciuto al destinatario nei casi di trasporto marittimo di carico (art. 439 cod. nav.), o nel diritto uniforme del trasporto ferroviario, subordinatamente ai casi di mancato pagamento del nolo da parte del mittente, o dall'espressa esclusione di poter modificare il contratto da parte del destinatario medesimo, nel senso che a quest'ultimo è concesso di imporre al vettore di consegnare la merce in una stazione diversa da quella originariamente prevista (art. 31, comma 1, lettera d, CIM 1980).

¹⁶⁰ Cfr. Cass. 27 agosto 1985 n. 4567, in *Mass. Giur. it.*, 1985.

¹⁶¹ App. Milano, 12 luglio 1955, in *Rep. giur. ital.*, 1956, voce *Trasporto (contratto di)* n. 48.

¹⁶² Il principio è stato confermato in sede giurisprudenziale per cui «quando il destinatario rifiuti ingiustificatamente di ricevere le cose trasportate, sul vettore continua a gravare l'obbligo di

richiamo all'art. 1686 cod. civ., contenuto nell'art. 1690 cod. civ., implica la riaffermazione del dovere di custodia e che, anche a prescindere dal richiamo, tale obbligo discende dal principio generale disciplinato nell'art. 1177 cod. civ., secondo cui l'obbligo di consegnare una determinata cosa include quello di custodirla fino alla consegna. Tale obbligo, peraltro, non deriva da un autonomo contratto di deposito, bensì è connaturato al trasporto medesimo.

Per effetto del richiamo, è applicabile alle ipotesi in esame anche il secondo comma dell'art. 1686, che prevede una modalità di liberazione del vettore dall'obbligo di custodia: così, se in caso di rifiuto o ritardo a chiedere la riconsegna da parte del destinatario, il vettore, previe istruzioni del mittente, abbia provveduto al deposito ai sensi dell'art. 1514, non sarà più esercitabile da quest'ultimo il diritto di contrordine. Sottolinea a tal proposito la dottrina che la scelta delle misure da intraprendere da parte del mittente non costituisce solo un diritto ma anche un obbligo, avendo il vettore, al pari di ogni altro debitore, diritto ad essere liberato dalla sua obbligazione per non prolungare la custodia delle cose trasportate e l'ingombro dei mezzi e dei magazzini oltre i termini stabiliti dal contratto¹⁶⁴.

Anche il codice della navigazione prende in considerazione gli impedimenti alla riconsegna. L'art. 450 cod. nav., concernente il trasporto marittimo di carico totale o

custodia e la relativa responsabilità ai sensi dell'art. 1693 cod. civ., finché non venga effettuato il deposito liberatorio ai sensi dell'art. 1690 cod. civ.): cfr. Cass., 10 aprile 1990, n. 2998, in *Dir. trasp.*, 1991, II. Si è altresì specificato che l'obbligo del vettore di custodire la merce (artt. 1686 e 1693 cod. civ.), che non abbia potuto riconsegnare per irreperibilità, rifiuto o ritardo del destinatario, e di chiedere immediatamente istruzioni al mittente informandolo di ogni impedimento o ritardo nell'inizio o prosecuzione del trasporto (artt. 1686 e 1690 cod. civ.) comporta quello di tempestiva comunicazione al mittente dell'eventuale sequestro della merce eseguito, durante la custodia, su istanza di un terzo (nella specie, creditore del destinatario) ma non anche quello di resistere, con eccezioni opponibili dal mittente, alla esecuzione del sequestro o di intervenire nel relativo giudizio di convalida con atti di impulso processuale o per chiedere provvedimenti conservativi della merce sequestrata ed affidata al custode giudiziario, perché il vettore, riferendosi i doveri di custodia alla vigilanza materiale delle cose in relazione alla responsabilità per la perdita o avaria delle stesse (art. 1693 cod. civ.), non è tenuto a sostituirsi al proprietario nell'esercizio dei diritti che solo a lui spettano, per opporsi a pretese di diritti da parte di terzi, né può essere gravato della responsabilità del deterioramento della merce (nella specie, di un carico di legna esposto alle intemperie) provocato dalla omessa adozione di misure conservative in pendenza del giudizio di convalida [...]]; cfr. Cass., 30 ottobre 1992, n. 11840, in *Mass. Giur. it.*, 1992.

¹⁶³ Cfr. Cass. civ. 30 maggio 1967, n. 1205, in *Foro It.*, 1967, I, p.2404.

¹⁶⁴ M. STOLFI, *op. cit.*, p. 140.

parziale, stabilisce che in caso di impedimenti alla riconsegna (destinatario irreperibile o che rifiuti di ricevere le merci, opposizione alla riconsegna o presenza di più destinatari), il vettore debba chiedere istruzioni al caricatore, il quale può esercitare il diritto di contrordine¹⁶⁵, salva la facoltà del vettore di provvedere al deposito o alla vendita delle merci nei casi previsti dall'art. 1690 cod. civ.¹⁶⁶

Nel caso di trasporto di cose determinate l'art. 454 cod. nav. contempla l'ipotesi in cui essendo la nave in condizioni di scaricare, in caso di destinatario irreperibile o che rifiuti di ricevere le merci, il vettore possa, senza bisogno di chiedere istruzioni al mittente, consegnare le merci ad un'impresa di sbarco regolarmente autorizzata. Il vettore si libera così dall'obbligo di custodia e l'impresa diventa responsabile verso il destinatario, come depositaria, per il periodo successivo alla consegna (sbarco d'ufficio). Quando si presentano più destinatari o vi è opposizione alla riconsegna si applica il disposto dell'art. 450 cod. nav.

Il vettore, che si avvale di tale facoltà, deve darne avviso al destinatario, se conosciuto, o al soggetto indicato nella polizza di carico.

Tale disciplina si applica, per il rinvio operato dall'art. 951.2 cod. nav., anche al trasporto aereo regolato dal codice della navigazione.

In materia di trasporto di merci per via aerea, infatti, sussiste l'obbligo da parte del vettore, in caso di rifiuto da parte del destinatario di ricevere la merce trasportata, di informare tempestivamente il mittente, chiedendo apposite istruzioni. Qualora però le istruzioni non siano attuabili, il vettore potrà consegnare le merci ad un'impresa di

¹⁶⁵ L'art. 450, 1 comma, cod. nav., enuncia espressamente che il caricatore può «disporre del carico a termini dell'art. 1685 cod. civ.». Secondo autorevole dottrina, tale previsione rappresenta una significativa deroga alla disciplina dettata dall'art. 1690 cod. civ., in quanto «avendo omesso un generale rinvio all'art. 1686 e avendo compiuto un espresso rinvio, senza limitazioni all'art. 1685, il disposto dell'art. 450, comma 1, cod. nav., attribuisce al vettore che esegua le istruzioni del mittente non solo il diritto al rimborso delle spese (come invece avviene nell'ambito dell'art. 1690 che richiama l'intero art. 1686 e quindi anche il 3° comma di questo) bensì anche il diritto al risarcimento dei danni derivanti dall'esecuzione delle istruzioni»; cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 189.

¹⁶⁶ La norma si applica anche al trasporto aereo, in virtù del richiamo operato dall'art. 951 2 c. cod. nav.

handling, che compie cioè le operazioni di «assistenza a terra» nell'ambito aeroportuale¹⁶⁷.

In relazione alla normativa internazionale uniforme va osservato che, mentre la Convenzione di Bruxelles non dispone alcunché, dal momento che non contempla l'ipotesi di impedimento, sia la CMR che la Cotif- Cim, seppur non contengano disposizioni specifiche concernenti gli impedimenti derivanti da controversie circa l'identità del destinatario, fanno tuttavia riferimento, oltre alle previsioni specifiche relative al rifiuto di ritirare le merci, in modo generico a «impedimenti alla riconsegna» (art. 15.1 CMR, 21.1 Cim 1999), per cui le regole sopra descritte, che consentono al vettore, previa richiesta di istruzioni al mittente, di effettuare il deposito e la vendita delle merci, valgono per qualsiasi impedimento derivante da fatti o circostanze a lui non addebitabili¹⁶⁸.

La C.M.R. in particolare, nell'ambito del trasporto internazionale su strada, prevede che, se il destinatario rifiuta di ricevere le merci, il mittente ha diritto di disporne, senza dover produrre il primo esemplare della lettera di vettura (art. 15.1)¹⁶⁹. Il destinatario può peraltro richiedere le merci anche dopo averle rifiutate, purché il mittente non abbia già dato istruzioni contrarie al vettore¹⁷⁰. Resta salva la possibilità per il vettore stradale di depositare la merce presso un terzo oppure di venderla.

¹⁶⁷ La consegna delle merci da parte del vettore all'impresa di *handling* era considerata, da parte della giurisprudenza maggioritaria (e lo è ancora oggi), come contratto di deposito a favore di terzi. Cfr. Cass. Civ. 11 settembre 1990 n. 9357, Cass. Civ. 14 luglio 1992, n. 8531; Cass. Civ. 9 ottobre 1997 n. 9810; Cass. Civ. 26 novembre 2003 n. 18074; Cass. Civ. 22 giugno 2007 n. 14593. Questa ricostruzione è stata però superata dalla riforma intervenuta con il d.lgs. 151/2006 di riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, che, nel rendere applicabili a tutti i trasporti aerei di cose regolati dal codice, le disposizioni della Convenzione di Montreal, ha sancito la responsabilità del vettore per le cose consegnategli, fino al momento della riconsegna, anche se le stesse sono state affidate a un operatore di assistenza a terra o ad altro ausiliario (art. 953 cod. nav. o art. 18 della Convenzione di Montreal, che dispone: «*the carriage by air comprises the period during which the cargo is in the charge of the carrier*».)

¹⁶⁸ M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei Trasporti, La disciplina contrattuale*, Milano, 2007, p. 235.

¹⁶⁹ Anche nel trasporto ferroviario la C.O.T.I.F. C.I.M. prevede che, ove il destinatario rifiuta la merce, il mittente ha diritto di dare istruzioni al vettore ferroviario (art. 21.3 CIM 1999, ma medesima disposizione è contenuta nell'art. 21.3 del Protocollo di Vilnius).

¹⁷⁰ Peraltro, la normativa uniforme in tema di trasporto stradale consente al destinatario, ai sensi dell'art. 15.2 CMR, anche dopo aver rifiutato la merce, di cambiare idea e chiederne la riconsegna,

Infine, per quanto riguarda l'applicabilità del terzo comma dell'art. 1686 cod. civ., è stato da alcuni osservato che il vettore ha diritto al rimborso delle spese sostenute, ma non al nolo in proporzione del percorso utilmente effettuato¹⁷¹, salvi i casi in cui l'interruzione del trasporto sia dovuta alla perdita totale delle cose derivante da caso fortuito.

2.7. Opposizione alla riconsegna

Un'ulteriore ipotesi in cui il vettore è impedito ad adempiere alla propria obbligazione - e correlativamente ha interesse ad essere liberato per altra via - è quella della opposizione alla riconsegna, istituto tipico della navigazione marittima ed aerea, che il legislatore del codice della navigazione ha menzionato agli artt. 450, comma 1, e 454, comma 3 del codice della navigazione¹⁷², riferendosi a quella circostanza in cui il vettore ha l'obbligo di rifiutare la riconsegna delle merci trasportate allorché si trovi di fronte ad una richiesta in tal senso giunta dai

purché il vettore non abbia ricevuto istruzioni contrarie dal mittente. Parte della giurisprudenza ha applicato il medesimo principio al trasporto interno, ritenendo che il «ripensamento» consentirebbe di evitare al vettore l'assenza di istruzioni e la tentazione di appropriarsi della *res*, la cui disponibilità spetta necessariamente al mittente o al destinatario. Tuttavia attenta dottrina ha rilevato che dal combinato disposto degli artt. 1686 e 1690 cod. civ., non può desumersi la volontà del legislatore di voler attribuire al destinatario la possibilità di un ripensamento rispetto al precedente rifiuto, e che «del resto sarebbe assurdo pretendere dal vettore di prestar retta ai tentennamenti del destinatario sia pure nell'attesa di nuove istruzioni dal caricatore». Cfr., a favore di questa tesi: S. BUSTI, *op. cit.*, p. 784; opinione contraria è stata invece espressa da G. CATURANI e A. SENSALE, *op. cit.*, p. 130; *Commentario al Codice Civile* a cura di Paolo Cendon, Milano, 2011, p. 609.

¹⁷¹ Cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 209.

¹⁷² Di questi due articoli, dettati in riferimento ai trasporti marittimi, il secondo è espressamente richiamato dall'art. 955 in materia di trasporti aerei. Il mancato richiamo del primo si spiega con la circostanza che, all'epoca dell'elaborazione del codice della navigazione, l'ipotesi della stipulazione di contratti di trasporto aereo con riferimento all'intera capacità di carico dell'aeromobile non era ancora entrata nella prassi dei traffici aerei, come poi è avvenuto con l'intensa diffusione del charter aereo, e pertanto il legislatore non ritenne di fare un espresso richiamo alle norme della parte marittima riguardanti quel tipo di trasporto. Cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 34. Afferma tuttavia l'Autore che è fuori dubbio che le norme dettate dall'art. 450 per il trasporto marittimo di carico totale o parziale siano applicabili in via analogica anche all'analogo tipo di trasporto attualmente affermatosi nei traffici aerei, e ciò in base al ben noto congegno di autointegrazione della disciplina in materia di navigazione che caratterizza l'autonomia del diritto della navigazione

titolari di crediti privilegiati sulle cose trasportate stesse, quali indicati dall'art. 561 cod. nav.

Il legislatore ha pertanto menzionato l'esistenza di una opposizione alla riconsegna indicando in essa una delle circostanze in presenza della quale il vettore, sottostando a certe condizioni, può procedere al deposito del carico.

Nel caso che all'arrivo della nave nel luogo di destinazione vi sia opposizione alla riconsegna da parte dei creditori privilegiati al fine di evitare l'estinzione dei privilegi ai sensi dell'art. 564¹⁷³ cod. nav., il vettore deve chiedere immediatamente istruzioni al caricatore: questi può esercitare il diritto di contrordine in relazione al carico, ai sensi dell'art. 1685 cod. civ.

Se non è possibile chiedere istruzioni al caricatore o se le stesse non sono attuabili, il vettore può depositare le cose in un locale di pubblico deposito o in altro locale determinato dal Tribunale del luogo, ai sensi dell'art. 1514 cod. civ. o, se esse siano soggette a rapido deterioramento, venderle a norma dell'art. 1515 cod. civ., dopo averne informato il caricatore.

La *ratio* della disciplina dell'estinzione del privilegio dettata dall'art. 564 va ricondotta ad una duplice esigenza. Da un lato, vista la particolare protezione che meritano i creditori privilegiati sulle cose caricate ai sensi dell'art. 561, il legislatore si è preoccupato di tutelare l'interesse di questi ultimi, alla luce della probabile dispersione delle merci dopo la riconsegna; dispersione particolarmente certa ed immediata nel campo dei trasporti marittimi, dato che le merci trasportate per mare

¹⁷³ In argomento, cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 33 ss., in cui l'Autore specifica che l'opposizione contemplata nell'art. 564 cod. nav. va inquadrata «nello schema concettuale dell'opposizione in senso tecnico, intesa come dichiarazione stragiudiziale di volontà che determina l'obbligo di sospendere un determinato atto finché sulla fondatezza della pretesa dell'opponente non si pronunci l'autorità competente.» Secondo S. FERRARINI, in *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947, p. 127, stante l'abrogazione dell'art. 557 cod. comm., si tratterebbe di una diffida, che può essere avanzata da chiunque ed i cui effetti sarebbero quelli di «rendere edotto il vettore delle ragioni che inficiano il diritto sulle merci di colui che si presenta a ritirarle». Con riferimento al codice di commercio, l'art. 557 cod. comm., in particolare, imponeva al capitano di consegnare il carico nel luogo di destinazione a chi gli presentava la polizza di carico, qualunque fosse il numero che essa portava, se non gli era stata notificata alcuna opposizione. In questo caso, se si presentavano più portatori della polizza di carico, il capitano doveva depositare giudizialmente il carico, e poteva anche farsi autorizzare a vendere la quantità occorrente per il pagamento del nolo.

raramente hanno come loro destinazione definitiva il porto di scaricazione, venendo invece, il più delle volte, rispedite. Dall'altro, il legislatore ha voluto evitare che il privilegio continui indefinitamente a sussistere, anche quando la cosa formante oggetto di esso non si trovi più nella situazione in relazione alla quale è sorto il credito cui il privilegio si riferisce.

Si è quindi voluto tutelare l'interesse dei creditori privilegiati diversi dal vettore, tenendo conto sia della destinazione delle cose caricate alla prosecuzione oltre il porto di arrivo, sia del particolare interesse del vettore a disimpegnare la nave o l'aeromobile rapidamente per evitare la temporanea improduttività dei capitali in essi investiti¹⁷⁴.

Il codice della navigazione ha così evitato che sussista il privilegio sulle cose trasportate solo se queste permangono nel possesso del vettore ed ha attribuito al creditore privilegiato il potere di intimare al comandante opposizione alla riconsegna¹⁷⁵, evitando così da un lato che l'eventuale riconsegna lo privi del suo diritto e fornendogli, allo stesso tempo, con l'opposizione, un energico mezzo di pressione per evitare addirittura la riconsegna, la quale potrebbe pur sempre procurargli un grave pregiudizio, a causa della dispersione delle cose oggetto della garanzia.

Allo stesso tempo, peraltro, il legislatore ha stabilito che in mancanza di opposizione, la sopravvivenza del privilegio è subordinata alla proposizione

¹⁷⁴ Per una dettagliata analisi dell'istituto dell'opposizione alla riconsegna, cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 36 ss. L'Autore ritiene che il codice della navigazione ha voluto sì tutelare l'interesse del creditore privilegiato e la sicurezza della circolazione, ma accrescendo particolarmente la prima rispetto alla seconda, contrariamente al sistema del codice civile, che in materia di privilegi speciali pone il centro di gravità sulla seconda esigenza, stabilendo un'automatica subordinazione della sussistenza del privilegio alla permanenza della cosa nella situazione in relazione alla quale è sorto il credito privilegiato e prevedendo, nel contempo, il diritto di ritenzione del creditore per il caso in cui egli detenga la cosa facente oggetto del privilegio, e la possibilità del sequestro conservativo per il caso in cui la cosa non sia detenuta dal creditore e vi sia timore che essa sia rimossa dalla situazione alla cui permanenza è subordinata la permanenza del privilegio.

¹⁷⁵ Afferma M. IANNUZZI, in *op. cit.*, p. 50 che la tesi secondo cui l'opposizione alla riconsegna è stata prevista, in materia di navigazione, in funzione di attribuire un potere di opposizione dei creditori privilegiati sul carico, è avvalorata dal confronto tra gli artt. 450 e 454 cod. nav. con il codice civile, dove, nell'art. 1690 che disciplina nel campo dei trasporti terrestri la stessa materia, manca qualsiasi riferimento all'opposizione alla riconsegna.

dell'azione giudiziaria entro quindici giorni dalla scaricazione e prima che le cose scaricate siano passate legittimamente a terzi.

E' opportuno riportare in questa sede quanto affermato da autorevole dottrina, secondo la quale rinviare alla disciplina del codice civile anche nell'ipotesi di opposizione alla riconsegna è ammissibile solo in base ad un'interpretazione correttiva della norma, dal momento che tale impedimento non può essere rimosso attraverso l'esercizio del diritto di contrordine del caricatore. Si tratta, infatti, di un'opposizione in senso tecnico che comporta l'obbligo del vettore di sospendere la riconsegna, senza che il caricatore possa intervenire con proprie istruzioni, e che può essere risolta solo con l'intervento dell'autorità giudiziaria¹⁷⁶.

L'incongruenza potrebbe essere risolta con una diversa interpretazione, nel senso che il rinvio all'art. 1685 cod. civ. non dovrebbe essere inteso con esclusivo riferimento al diritto di contrordine. Ad esempio, in caso di irreperibilità del destinatario, potrebbe esplicitarsi con la comunicazione dei dati necessari al reperimento; in caso di rifiuto alla riconsegna potrebbe consistere in un intervento idoneo a far cambiare idea al destinatario; in caso di più destinatari, potrebbe consistere nell'invio al vettore dei dati necessari ad individuare l'effettivo legittimato; così, nel caso di opposizione, il caricatore potrebbe agire in vario modo, pagando i creditori privilegiati o prestando idonea garanzia. Allo stesso modo, il diritto di contrordine può non essere idoneo, in sé, a dirimere il conflitto in caso di concorso di più destinatari, poiché, se da un lato teoricamente nessuno di essi può essere legittimato alla riconsegna, dall'altro, in linea di massima, uno di tali soggetti è quello designato ad acquistare i diritti nascenti dal contratto di trasporto. In tal caso il riferimento al diritto di contrordine è completamente errato, perché quando l'effettivo destinatario chiede la riconsegna, egli acquista i diritti che derivano dal contratto, con contestuale estinzione del diritto di contrordine del caricatore¹⁷⁷.

¹⁷⁶ Cfr. A.FIORENTINO, *Diritto della navigazione*, Napoli, 1954, p.130.

¹⁷⁷ Cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 57.

L'opposizione alla riconsegna crea qualche perplessità anche con riferimento ad altri aspetti; anzitutto ci si chiede se essa sia ammissibile anche nel caso in cui siano stati emessi dei titoli di trasporto. Se, infatti, sono stati emessi più titoli, ogni portatore qualificato di buona fede di un originale, o di un duplicato irregolare del titolo, può fare opposizione alla riconsegna, in attesa della decisione dell'autorità giudiziaria. Al contrario, nessuna opposizione è efficace se proviene da chi non è possessore del titolo di trasporto perché non l'ha mai posseduto o perché gli è stato sottratto o lo ha smarrito. Affinché l'opposizione sia efficace è necessario che l'interessato si opponga formalmente alla riconsegna ad altri, fino a quando il giudice si pronunci sulla fondatezza o meno del diritto vantato. In tal caso, sebbene l'opposizione alla riconsegna non compaia tra i casi in cui, ai sensi dell'art. 1690 cod. civ., il vettore può depositare il carico, si deve ritenere che questo sia comunque possibile e lecito, con efficacia liberatoria¹⁷⁸.

2.8. Rifiuto e ritardo

a) L'impossibilità del vettore di effettuare la consegna può derivare dal fatto che il destinatario manifesta espressamente una volontà negativa riguardo all'esecuzione del contratto .

Non si può discutere la legittimità di una tale scelta del destinatario, che è espressamente contemplata anche dal diritto uniforme del trasporto ferroviario, stradale ed aereo¹⁷⁹

Egli infatti è terzo rispetto al contratto di trasporto e non è tenuto ad aderirvi. Tale scelta, se compiuta, fuga ogni dubbio in capo al vettore circa l'effettivo creditore della prestazione di trasporto e, per converso, circa il soggetto tenuto a pagargli il nolo.

¹⁷⁸ Cfr. FIORENTINO, *op. cit.*, pag. 130-131.

¹⁷⁹ Cfr. artt. 31, comma 3, CIM 1980; art. 15, comma 2, CMR; art. 12, par. 2, Conv. di Montreal del 1999, oggi applicabile ex art. 951 cod. nav. anche al diritto interno a seguito dell'abrogazione dell'art. 955 cod. nav.

Il problema pratico che si può porre in questa situazione, non è tanto se il destinatario possa rifiutare anche *ante tempus*¹⁸⁰ la riconsegna, quanto piuttosto se questo, una volta rifiutata l'adesione alla stipulazione, possa successivamente – e mutando la propria decisione – aderirvi.

A questo proposito la giurisprudenza¹⁸¹ ritiene che «il rifiuto del destinatario di ricevere la consegna della cosa trasportata, al momento dell'arrivo a destinazione, non preclude allo stesso destinatario la facoltà di pretendere dal vettore la riconsegna in un momento successivo, qualora il mittente, cui spettava il potere di disporre del contratto, si sia disinteressato del ritiro rinunciando ad ogni diritto sulla cosa trasportata. Inoltre il vettore non può sottrarsi alla richiesta di riconsegna tardiva, qualora non abbia provveduto, a seguito del rifiuto del destinatario, a liberarsi da ogni responsabilità nei modi previsti dall'art. 1690, 1 comma, cod. civ., in relazione al precedente art. 1686, comma 2».

In pratica, secondo la Corte, pur avendo il destinatario – in un primo tempo – rifiutato la stipulazione a proprio favore, essa resterebbe aperta alla sua adesione, quando il mittente abbia – a sua volta – rinunciato al diritto di disporre della merce stessa ed il vettore non si sia liberato nelle forme previste dall'art. 1686 cod. civ.

Afferma la dottrina¹⁸² che la summenzionata sentenza contiene in realtà due affermazioni. La prima, di carattere generale, ribadisce l'irrevocabilità del rifiuto del destinatario, in applicazione, anche al contratto di trasporto, dell'art. 1411, comma 3, cod. civ. sul contratto a favore di terzo («in caso di revoca della stipulazione o di rifiuto del terzo di profittarne, la prestazione rimane a beneficio dello stipulante salvo che diversamente risulti dalla volontà delle parti o dalla natura del contratto»).

¹⁸⁰ Cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 185; M. RIGUZZI, *op. cit.*, p. 140.

¹⁸¹ Cass. civ., 4 luglio 1955, n. 2045, in *Riv. dir. comm.*, 1957, II, p. 425.

¹⁸² Cfr. A. ASQUINI, *op. ult. cit.*, p. 419; M. STOLFI, *op. ult. cit.*, p. 134, nota 44; M. IANNUZZI *op. ult. cit.*, p. 165 il quale anzi aggiunge che, essendo il rifiuto una dichiarante recettizia diretta unicamente al vettore e non anche al mittente, esso è già perfetto ed efficace quando il destinatario lo comunica al vettore, cosicché la possibilità di revocarlo è limitata al breve termine che va dalla dichiarazione alla sua ricezione da parte del vettore.

In tale ipotesi, i diritti si consolidano nel mittente e pertanto sarebbe palesemente infondata la pretesa del destinatario di esercitare un potere di disposizione mai acquisito, richiedendo la riconsegna precedentemente rifiutata.

La seconda affermazione, invece, ha destato alcune perplessità.

Nell'enunciazione della Cassazione esisterebbe un'eccezione al principio ora annunciato: sarebbe cioè ammissibile la revoca del rifiuto del destinatario, qualora il mittente si disinteressasse del contratto. In questo caso, anche in omaggio alla «funzionalità pratica del trasporto di cose», non vi sarebbe ragione perché il destinatario non possa far propri i diritti nascenti dal contratto verso il vettore, richiedendogli la riconsegna della cosa, anteriormente respinta.

Una soluzione di questo genere non è tuttavia parsa corretta. Se, una volta rifiutati dal destinatario, i diritti del contratto si sono consolidati nel mittente, il disinteresse di quest'ultimo non potrà mai avere come effetto la reintegrazione della situazione precedente, ma può tutt'al più configurarsi come una *mora accipiendi* dello stesso. Il riacquisto da parte del destinatario dei diritti rifiutati potrebbe essere ipotizzabile ove questi si sia reso cessionario dei diritti stessi; in questo caso, però, non si tratterebbe di revoca del rifiuto, ma di un successivo accordo fra destinatario e mittente, che non ha nulla a che vedere con un patto di deroga all'art. 1411 cod. civ.¹⁸³.

Il dibattito si è così risolto prendendo in considerazione alcuni aspetti.

Anzitutto si è considerato che il disposto dell'art. 1690 non subordina una modifica del contratto – in termini di luogo di consegna o di destinatario – alla adesione del vettore: egli infatti, deve sottostare alle decisioni del mittente.

Inoltre, il richiamo contenuto nel comma 2 dell'art. 1686 cod. civ., all'art. 1514 cod. civ., dimostra che la merce è depositata per essere messa ancora a disposizione del destinatario¹⁸⁴.

¹⁸³ Cfr. A. ASQUINI *op. ult. cit.*, p. 426.

¹⁸⁴ Si è altresì osservato che la norma richiamata, in materia di vendita da piazza a piazza, indica in modo chiaro che la merce è messa e depositata a disposizione del compratore e non del venditore. Cfr. S. BUSTI, *op. cit.*, p. 784.

Alla luce delle precedenti affermazioni, si è pertanto affermata la tesi per cui il contratto di trasporto, per sua «natura», resta aperto all'adesione del destinatario anche dopo il suo rifiuto, subordinatamente al fatto che il mittente non abbia dato disposizione contraria, avvalendosi di quanto disposto dall'art. 1686 cod. civ.¹⁸⁵.

Infine è dibattuta in dottrina la questione se la disciplina dettata dall'art. 1690 cod. civ. sia applicabile anche in caso di emissione di un titolo di credito rappresentativo delle merci trasportate.

Secondo alcuni l'art. 1690 sarebbe in ogni caso applicabile, per cui, qualora il possessore del titolo si rendesse irreperibile, rifiutasse o ritardasse a prendere in consegna la merce, il mittente, interpellato dal vettore, riprenderebbe il potere di disporre della merce. Per altri invece, nel caso di emissione di un titolo di un credito, lo schema del contratto a favore di terzo verrebbe a cadere, poiché non si distinguerebbe più fra la figura del mittente e quella del destinatario, venendo queste assorbite nell'unica figura del prenditore del titolo, cui solamente spetterebbe il diritto alla riconsegna, secondo la legge di circolazione del titolo. Da tutto quanto finora esposto appare evidente come l'art. 1690 cod. civ. prescindendo dal caso che sia stato emesso un titolo rappresentativo, e che in tale ipotesi il riferimento dell'art. 1690 cod. civ. al mittente debba intendersi sostituito con il riferimento al possessore del titolo.

b) Può anche accadere che il destinatario richieda la riconsegna in ritardo.

Anche quando il vettore abbia chiesto istruzioni al mittente e abbia, addirittura, costituito in mora il mittente, nulla esclude che il destinatario possa comunque chiedere ed ottenere la riconsegna della merce: i diritti nascenti dal contratto di trasporto infatti non si estinguono, salvo che il vettore non ne abbia già provocato la risoluzione¹⁸⁶.

In questa ipotesi di ritardo nella richiesta di riconsegna, diversamente da quella del rifiuto a ricevere le cose trasportate, presupposto logico per poterla ritenere

¹⁸⁵ Tale soluzione è peraltro la stessa espressamente prevista dall'art. 15, comma 2, CMR.

¹⁸⁶ Cfr. V. BUONOCORE, *Manuale di Diritto commerciale*, Torino, 2003, p. 157.

realizzata è che il vettore abbia posto in essere gli atti preliminari alla riconsegna di cui all'art. 1687 cod. civ., mettendo le cose trasportate a disposizione del destinatario nel luogo e con le modalità prescritte dal contratto e dagli usi.

Pertanto, se la riconsegna deve avvenire presso il destinatario, il momento di messa a disposizione delle cose presso di lui costituisce il punto di riferimento per la valutazione del ritardo. Se invece la messa a disposizione non deve eseguirsi presso il destinatario, al vettore incomberà un ulteriore distinto adempimento, preordinato a rendere possibile la cooperazione del destinatario: l'avviso dell'arrivo delle cose trasportate. Solo sul presupposto dell'eseguito avviso si potrà procedere alla valutazione dell'esistenza di un eventuale ritardo del mittente nel chiedere la riconsegna. Qualora poi il mittente abbia rilasciato una lettera di vettura, il punto di riferimento temporale per la valutazione dell'esistenza di un ritardo non potrà considerarsi realizzato se non se e quando concorra con gli adempimenti suaccennati anche l'esibizione al destinatario della lettera di vettura, dal momento che tale esibizione è stata concepita dalla legge, al pari dell'avviso dell'arrivo delle cose trasportate, come un atto di collaborazione che il vettore ha l'onere di compiere per rendere possibile la cooperazione del destinatario.

Afferma peraltro la giurisprudenza che, finché non vi sia richiesta di riconsegna, anche dopo l'arrivo della merce a destinazione, creditore della prestazione resta il mittente ed il vettore ad esso deve avanzare le sue pretese, anche di carattere risarcitorio, per la mancata tempestiva presa in consegna della merce trasportata.

Qualora si configuri un ritardo nella richiesta di riconsegna, invece, di questo dovrà farsi carico il destinatario, dal momento in cui gli è stata offerta la riconsegna al proprio domicilio o ha ricevuto l'avviso di cui all'art. 1687, comma 2, cod. civ., oppure ancora gli è stata esibita la lettera di vettura. Egli acquisterà la posizione contrattuale «nella posizione in cui è» e quindi diverrà titolare delle obbligazioni verso il vettore nello stato di esecuzione in cui si trovano, comprensivo anche dei «ritardi» rispetto a quanto originariamente concordato tra vettore e mittente¹⁸⁷. Perciò

¹⁸⁷ Cfr. Cass. civ., Sez. III, 16 dicembre 2003, n. 19298, in *Guida al dir.*, 2004, 6, p. 45.

il vettore avrà diritto al risarcimento dei danni, comprensivi delle eventuali spese per le attività compiute secondo quanto previsto dall'art. 1686, comma 3, cod. civ.¹⁸⁸.

L'ipotesi del ritardo nel ritiro delle merci è contemplata anche nel trasporto marittimo di cose; in quest'ambito, poiché i diritti nascenti dal contratto sono stati acquistati e il caricatore non può più esercitare il diritto di contrordine, la tutela del vettore si attua in modo differente. Si prevede infatti che egli *possa* (e non *debba* come nel primo comma, in caso di ritardo del destinatario nel ritiro del carico o di controversia in merito all'esecuzione della riconsegna) depositare le merci o, in caso di beni deperibili, procedere alla vendita ai sensi degli artt. 1514 e 1515 cod. civ., i quali prevedono appunto la possibilità che, in caso di compravendita, il venditore depositi la cosa venduta per conto ed a spese del compratore oppure la venda all'incanto se il compratore non si presenti a ritrarla¹⁸⁹.

2.9. Irreperibilità del destinatario

E' prevista anche la situazione in cui il destinatario possa essere irreperibile, cioè non sia rinvenibile all'indirizzo indicato dal mittente al vettore all'atto della stipulazione del contratto di trasporto.

A tale proposito, però, si osserva che neppure si può ipotizzare un'efficace offerta di riconsegna –mediante avviso o esibizione della lettera di vettura- ai sensi dell'art. 1687 cc, in difetto di reperibilità del destinatario. Quindi, la previsione dell'irreperibilità sembra piuttosto affiancarsi a quella del ritardo.

Quanto appena esposto consente di ritenere che, se il vettore già in corso di trasporto abbia percezione dell'irreperibilità del destinatario al momento in cui potrebbe offrirgli la riconsegna, debba sin da quel momento – anche in virtù della regola che impone di eseguire il contratto secondo buona fede (cfr. art. 1375 cc) – chiedere istruzioni al mittente senza attendere di completare la tratta, pur non

¹⁸⁸ Cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 189.

¹⁸⁹ Cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 64.

potendosi qualificare l'irreperibilità come un «impedimento» all'esecuzione del trasporto stesso nel senso fatto proprio dall'art. 1687 cc.

L'irreperibilità, impedendo al vettore di eseguire l'avviso dell'arrivo delle cose, non consente di mettere il destinatario stesso nelle condizioni di collaborare ai fini della riconsegna. Pertanto, la soluzione prospettata dal legislatore, che prevede la richiesta da parte del vettore di istruzioni al mittente, appare del tutto logica.

In dottrina si è posto il problema se, ai fini dell'applicazione dell'art. 1690 cod. civ, si debba considerare un'irreperibilità accertata prima del compimento da parte del vettore degli atti preparatori alla riconsegna previsti dall'art. 1687 cod. civ., oppure si debba trattare di irreperibilità accertata dopo il compimento di tali atti.

Parte di essa è così stata indotta a propendere verso questa seconda ipotesi, in base alla considerazione che, fino a quando il vettore non abbia posto in essere gli adempimenti necessari a che si manifesti la collaborazione del destinatario, non si possa attribuire rilevanza al fatto che il destinatario stesso, dal canto suo, non si trovi a sua volta in condizione di poter fornire la propria collaborazione¹⁹⁰.

Questa considerazione è apparsa sicuramente valida qualora l'irreperibilità venga accertata prima del momento previsto dal contratto, o sia prevedibile in base alla natura dello stesso, per l'arrivo delle cose a destinazione e per l'esecuzione da parte del vettore degli adempimenti preliminari alla riconsegna.

In tale ipotesi, anzi, la considerazione predetta andrebbe integrata con l'avvertenza che l'irreperibilità del destinatario sarebbe irrilevante quand'anche gli impedimenti suaccennati fossero stati eseguiti prima del momento suindicato, giacché, prima di tale momento, il destinatario non poteva e non doveva attendersi l'offerta di riconsegna, e perciò la sua attuale irreperibilità potrebbe coordinarsi con l'intento di rendersi reperibile allorquando maturi il momento predetto.

Quando invece l'irreperibilità sia accertata e si protragga dopo la richiesta di riconsegna, il significato dell'irreperibilità e la probabilità che essa venga meno non mutano a seconda che il vettore abbia o non abbia eseguito gli adempimenti

¹⁹⁰ Cfr. ASQUINI, *op. cit.*, p. 419.

preliminari alla riconsegna. Il rilievo ha particolare importanza nel caso in cui risulti dalle condizioni contrattuali che la riconsegna debba eseguirsi presso il destinatario ad un determinato indirizzo. Una volta che la merce sia arrivata, poniamo, nel comune in cui si trova il destinatario, e al vettore risulti l'irreperibilità del destinatario all'indirizzo indicato, subordinare la rilevanza di tale irreperibilità, ai fini dell'articolo in esame, all'effettiva messa a disposizione della merce nel luogo corrispondente a tale indirizzo, significherebbe imporre un irrazionale spreco di energie, giacché se il destinatario è irreperibile e non può collaborare ai fini della riconsegna, tale stato di incapacità di collaborazione non viene certo meno per il solo fatto che le merci vengano portate nell'indirizzo indicato.

Nell'ambito del trasporto marittimo e di quello aereo, afferma autorevole dottrina che, nei casi menzionati dagli artt. 450 e 454, comma 1, cod. nav, di irreperibilità del destinatario e di suo rifiuto a ricevere le cose trasportate, si debba ravvisare un'ipotesi di *mora accipiendi*¹⁹¹.

La sussistenza della mora, infatti, è di immediata evidenza nel caso in cui il destinatario abbia acquistato il diritto alla riconsegna in virtù della circolazione della polizza di carico; ma lo è allo stesso modo, nell'ipotesi in cui il contratto di trasporto vada considerato come contratto a favore di terzo e il beneficiario designato, non avendo richiesto la riconsegna, non abbia ancora acquistato la posizione di creditore.

Il mittente ha infatti l'onere di indicare, in sede di stipulazione originaria del contratto o, successivamente, al momento dell'esercizio del diritto di contrordine, un beneficiario reperibile e disposto a fornire la sua collaborazione per la liberazione del vettore dall'obbligo di riconsegna. Se il destinatario che questo designa non è reperibile o non fornisce la propria collaborazione, questa carenza si configura come un fatto obiettivamente riconducibile alla sfera del mittente, titolare della posizione creditoria.

Valutando le difficoltà obiettive in cui può trovarsi il mittente, al quale può facilmente sfuggire il controllo sul comportamento di un destinatario lontano, il

¹⁹¹ Cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 70.

legislatore del codice della navigazione gli è venuto incontro addossando al vettore, nel trasporto di carico totale o parziale, l'onere di chiedere istruzioni al caricatore e di stimolarlo ad esercitare il diritto di contrordine¹⁹², al fine di risolvere la situazione che si è determinata con l'irreperibilità o il rifiuto del destinatario in precedenza designato.

Se tuttavia le circostanze rendono impossibile la richiesta di istruzioni, o se queste non sono attuabili¹⁹³, si ripresenta una situazione in cui l'impossibilità per il vettore di ottenere la collaborazione necessaria per l'adempimento dell'obbligazione di riconsegna si riconduce ad un fatto, seppur incolpevole, riconducibile alla sfera del creditore¹⁹⁴.

Autorevole dottrina ha invece sottolineato che la disciplina prevista per il caso di irreperibilità del destinatario dall'art. 454, comma 1, cod. nav., non trovi pratica applicazione, in quanto nel trasporto di cose determinate la scaricazione avviene, per prassi, indipendentemente dalla presenza dei destinatari, attraverso un'impresa di sbarco¹⁹⁵.

2.10. Impedimenti derivanti da controversie circa la titolarità del destinatario

All'opposto dei casi appena esaminati, in cui il destinatario sia irreperibile oppure rifiuti o ritardi di richiedere la riconsegna delle merci, si pone l'ipotesi in cui, essendo pervenuta la richiesta di riconsegna, sorgano difficoltà riguardanti la

¹⁹² Art. 450, comma 1, cod. nav.: «(il caricatore) può disporre del carico ai sensi dell'art. 1685 del codice civile».

¹⁹³ Art. 1686, comma 2 cod. civ., richiamato dall'art. 450, comma 1, cod. nav., per il tramite del richiamo all'art. 1690 cod. civ.

¹⁹⁴ Cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 71.

¹⁹⁵ Cfr. F. BERLINGIERI, *Prescrizione e decadenza nel trasporto marittimo di merci*, Padova, 1953, p. 31.

spettanza della stessa ad un soggetto piuttosto che ad un altro¹⁹⁶ o la sua esecuzione, anche quanto al tempo¹⁹⁷. Più precisamente, può accadere che, richiesta la riconsegna da parte di un soggetto, ve ne siano altri che assumono come propria la titolarità del diritto – ad esempio in virtù di cessioni. Oppure, può verificarsi il caso in cui il destinatario richieda la consegna di una quantità di merce diversa da quella offertagli dal vettore o in luoghi o tempi diversi da quelli ritenuti dal destinatario. Oppure ancora, può trattarsi di ogni genere di altra incertezza riguardo al diritto del destinatario a ricevere quanto offerto dal vettore ai sensi dell'art. 1687 cod. civ.

Rientrano pertanto in tale ambito i casi in cui qualcuno sicuramente intende ricevere la merce – e dunque il diritto del mittente sulla merce stessa si estingue¹⁹⁸, salvo che nessun soggetto legittimato in base al contratto di trasporto abbia richiesto la riconsegna¹⁹⁹ – ma è dubbio a chi, in quale misura ed in che tempo spetti la riconsegna.

Per tali ipotesi, disciplinate nel secondo comma dell'art. 1690 cod. civ., non è prevista la richiesta di istruzioni al mittente. Infatti tale norma presuppone che la riconsegna sia stata offerta e che qualcuno l'abbia accettata; il mittente perderà a quel punto la disponibilità del rapporto e pertanto non potrà pregiudicare con le sue istruzioni la posizione dell'avente diritto²⁰⁰.

Afferma la dottrina che, se dovesse sorgere un legittimo dubbio in capo al vettore circa l'esecuzione della riconsegna, tale dubbio potrà essere chiarito

¹⁹⁶ Ciò può verificarsi in relazione alla presenza di diversi atti di disposizione del mittente o in caso di omonimia. In questi casi la consegna deve essere sospesa, perché non spetta al vettore decidere chi ha diritto alla riconsegna. Egli (il depositario) dovrà consegnare la merce a colui che sarà indicato dall'Autorità giudiziaria, sotto pena del risarcimento del danno.

¹⁹⁷ Il fatto che il destinatario abbia già acquistato i diritti nascenti dal contratto nell'ipotesi di ritardo risulta in maniera evidente dall'art. 450 cod. nav., ai sensi del quale «se il destinatario, dopo aver acquistato i diritti nascenti dal contratto, ritarda a ritirare il carico o se sorge controversia intorno all'esecuzione della consegna, il vettore può procedere al deposito delle merci presso un terzo».

¹⁹⁸ Cfr. M. IACUANIELLO BRUGGI – L.F. PAOLUCCI, *op. cit.*, p. 332.

¹⁹⁹ Cfr. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 191.

²⁰⁰ A. ASQUINI, *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Noviss. Dig.it.*, XIX, Torino, 1973, p. 589; lo IANNUZZI (in *op. ult. cit.*, p. 212) osserva che in caso di controversia l'effettivo destinatario acquista i diritti nel momento in cui compie la richiesta di riconsegna, «essendo del tutto irrilevante ai fini dell'operatività della fattispecie acquisitiva lo stato soggettivo del vettore nel momento in cui la richiesta è effettuata».

attraverso il ricorso al mittente per averne indicazioni (non vincolanti), anche se il secondo comma dell'art. 1690 cod. civ. non impone al vettore una simile condotta, in considerazione del fatto che egli non deve ottenere dichiarazioni integrative/modificative del contratto da parte del mittente, ma solo elementi di chiarificazione di un contratto completo in tutti i suoi elementi. Egli, versando in stato di dubbio circa il modo di dare attuazione al contratto in base agli elementi noti, non attende istruzioni che si aggiungono al contratto esistente²⁰¹.

Per questa ragione, quando si verificano le ipotesi ora citate, sul vettore permane l'obbligo di mantenere la cosa a disposizione del soggetto che sarà riconosciuto titolare del diritto a riceverla, ma allo stesso è concessa la facoltà di liberarsi dai suoi obblighi²⁰² procedendo al deposito delle merci o, se deperibili, alla loro vendita nelle forme previste dagli art. 1514 e 1515 cod. civ.²⁰³ per conto dell'avente diritto²⁰⁴.

Nel caso poi di vendita delle merci deperibili, alla cosa subentra il prezzo e gli interessati faranno valere le loro pretese su questo²⁰⁵.

L'art. 1690, comma 2, cod. civ., prevede l'obbligo per il vettore di avvisare prontamente il mittente dell'avvenuto deposito e della vendita: tale norma tende a garantire l'informazione del mittente, ormai estromesso dal contratto di trasporto, in aggiunta all'informazione del destinatario che abbia richiesto la riconsegna - in quanto soggetto ormai interessato alla merce - già garantita dal richiamo agli art.

²⁰¹Cfr. M. IACUANIELLO BRUGGI – L.F. PAOLUCCI, *op. cit.*, p. 332; M. RIGUZZI, *op. cit.*, p. 141.

²⁰² Cfr M. IANNUZZI, *op. ult. cit.*, p. 212 e segg., il quale sottolinea che il vettore si libera non soltanto dall'obbligo di custodia, ma anche da quello di riconsegna.

²⁰³ Tali fattispecie non vanno confuse con quelle in cui il vettore si avvalga di soggetti terzi per dare esecuzione alla sua prestazione esclusivamente nel proprio interesse. E' il caso previsto nell'art. 454 2 c. cod. nav. (sbarco d'amministrazione), quando il destinatario è presente e la scaricazione tramite impresa di sbarco avviene solo per esigenze tecnico-commerciali della nave, e non vi è liberazione per il vettore e i suoi ausiliari dell'obbligo di custodia e di riconsegna.

²⁰⁴ Si tratta di un mezzo di liberazione semplificato rispetto al procedimento ordinario di liberazione coattiva a disposizione del debitore, disciplinato all'art. 1206 e seg. cod. civ., essendo svincolato dalle formalità preliminari dell'offerta reale o dell'intimazione, nonché dalla necessità della convalida giudiziaria del deposito, in ragione delle particolari esigenze di snellezza e rapidità che contraddistinguono il settore del trasporto.

²⁰⁵ Cfr M. IANNUZZI, *op. ult. cit.*, p. 230.

1514 e 1515 cod. civ.²⁰⁶. Se detti avvisi mancano, il vettore si rende inadempiente ed è tenuto a risarcire i danni da costoro eventualmente subiti²⁰⁷.

Si è così affermato che l'art. 1690 cod. civ., oltre a garantire la posizione dell'avente diritto al carico, tutela il vettore offrendogli un mezzo di liberazione dalle sue obbligazioni in caso di impossibilità sopravvenuta della prestazione per causa imputabile al destinatario.

La giurisprudenza è orientata nel senso di considerarla norma cogente, non ammettendo alternative rispetto alla linea indicata dall'articolo stesso. Così, in caso di rifiuto della merce, il vettore non può opporre, a titolo di concorso di colpa, il ritardo del destinatario nel ritirare il carico dopo l'avviso di arrivo, se non abbia provveduto a norma dell'art. 1690 cod. civ. E' stato affermato anzi che il vettore, il quale non si liberi nei modi previsti, rimane tenuto alla riconsegna e soggetto alle relative responsabilità anche se il destinatario abbia espressamente dichiarato di rinunciare ad ogni diritto sulle cose trasportate²⁰⁸.

Né in questa materia sono applicabili gli usi che si discostino dalla disciplina legislativa.

Fino a quando pertanto non verranno adottati i mezzi previsti dalla legge, permane in capo al vettore la responsabilità per perdita o avaria, e lo stesso non può pretendere il compenso per la custodia della merce non depositata ai sensi dell'art. 1514 cod. civ.

²⁰⁶ In tale senso, Cass. civ., Sez. I, 5 aprile 1976, n. 1174, in *Arch. civ.*, 1976, p. 1189, che tratta un caso di trasporto marittimo in cui il vettore è stato condannato al risarcimento del danno per aver ommesso di notificare al destinatario, a norma dell'art. 1515 cod. civ., il tempo e il luogo della vendita. E' stato infatti deciso che «è illegittima la vendita "in danno" della merce trasportata, fatta eseguire dal vettore marittimo per il soddisfacimento del nolo, in caso di ingiustificato mancato ritiro della merce stessa, e comporta l'obbligo del vettore stesso al risarcimento del danno, ove non sia stata preceduta dall'avviso agli interessati del tempo e del luogo dell'esecuzione; avviso espressamente previsto dagli artt. 1690 cod. civ. e 450 cod. nav. , entrambi richiamanti l'art. 1515 cod. civ., e necessario anche nel caso in cui il vettore abbia già dato notizia dell'arrivo del carico»

²⁰⁷ La giurisprudenza, nella medesima sentenza ha così affermato che la misura del danno risarcibile è quantificabile in misura pari alla differenza tra il ricavato della vendita coattiva ed il maggior prezzo corrente, ossia il maggior importo realizzabile sul mercato, se provato, per merce dello stesso genere nelle stesse quantità e condizioni.

²⁰⁸ In tale senso, Cass. civ., 4 luglio 1955, n. 2045, n. 1174, in *Riv. dir. comm.*, 1957, II, p. 425.

All'accennata esigenza di tutela del vettore marittimo e aereo provvedono, in materia di trasporto di carico totale o parziale, le norme contenute nell'art. 450 cod. nav., e in materia di trasporto di cose determinate l'art. 454 primo e terzo comma cod. nav.

L'art. 450 provvede, nell'ipotesi in cui la riconsegna sia impedita da ritardo del destinatario nel ritiro del carico²⁰⁹ o da «controversia intorno alla esecuzione della riconsegna», mediante un diretto riferimento agli artt. 1514 e 1515 dettati dal codice civile in materia di compravendita, e consistente nell'attribuzione al vettore della facoltà di depositare il carico, per conto e a spese dell'avente diritto in un locale di pubblico deposito o in altro locale determinato dal Tribunale del luogo e, nel caso di merci soggette a rapido deterioramento, il potere di venderle all'incanto a mezzo di persona autorizzata.

Per quanto riguarda, invece, le ipotesi di impedimento alla riconsegna del carico che si determinano «se il destinatario è irreperibile o rifiuta di ricevere il carico ovvero se si presentano più destinatari o vi è opposizione alla riconsegna», le norme degli artt. 1514 e 1515 cod. civ. sono richiamate in via indiretta mediante un rinvio all'art. 1690 cod. civ. - che regola gli impedimenti alla riconsegna nel diritto comune dei trasporti – il quale, a sua volta, per alcuni dei suddetti impedimenti, richiama quegli articoli in via indiretta, attraverso l'art. 1686 dello stesso codice.

Analogamente, per il trasporto di cose determinate, nelle ipotesi di irreperibilità del destinatario e di suo rifiuto di ricevere il carico, l'art. 454 cod. nav. stabilisce che il vettore marittimo o aereo²¹⁰ possa provvedere al deposito o alla vendita delle merci ai sensi dell'art. 450 cod. nav., cui fa rinvio anche nelle ipotesi in cui si presentino più destinatari o vi sia opposizione alla riconsegna.

²⁰⁹ Chiaramente, riferendosi l'art. 450 al trasporto di carico totale o parziale, il ritardo del destinatario nel ritiro del carico dovrà essere valutato in relazione al decorso del termine di stalla e del successivo termine di controstalla, come risulta dal disposto dell'art. 449, comma 2, cod. nav.: «Spirato il termine di controstalla per la scaricazione senza che questa sia stata compiuta è dovuto un compenso di controstalla straordinaria per la durata e nella misura sopra indicate, *salva la facoltà del comandante di scaricare le merci a norma dell'art. 450*».

²¹⁰ L'applicazione dell'art. 454.1 cod. nav. anche ai trasporti aerei deriva dal rinvio operato dall'art. 951.2 cod. nav.

Molto più generica è la disciplina uniforme del trasporto su strada²¹¹, che si limita a stabilire che, una volta richiesta la riconsegna, il destinatario si sostituisce al mittente quanto al diritto di impartire istruzioni al vettore, senza apprestare per costui un rimedio liberatorio analogo a quello previsto dalla disposizione dell'art. 1690 cod. civ.

Ovviamente l'evenienza di controversie tra più presunti destinatari o di controversie circa il diritto del destinatario, può concretamente realizzarsi come conseguenza di un'irregolare circolazione dei documenti di trasporto negoziabili, e pertanto può risultare più frequente nel trasporto marittimo, stante il diffuso impiego della polizza di carico.

²¹¹ Cfr. art. 15, comma 3, CMR.

CAPITOLO III

L'OBBLIGO DI CUSTODIA

Par. 3.1 La custodia e modalità di liberazione del vettore dall'obbligo di custodia

La custodia è l'elemento caratteristico del trasporto di cose: il vettore riceve le merci in consegna e si obbliga a trasferirle al luogo di destinazione; la detenzione delle merci ne comporta l'obbligazione di custodia, con assunzione del relativo rischio, ai fini della salvaguardia dell'integrità delle cose, secondo i lineamenti dell'antico istituto del *receptum*²¹², il quale ancor oggi governa la responsabilità del vettore per avaria²¹³ e perdita²¹⁴ del carico.

Tale responsabilità è regolata, in via generale, dal codice civile, che stabilisce che il vettore risponde dei danni alle cose trasportate, dal momento in cui le riceve, a quello in cui le riconsegna, con possibilità per lo stesso di esimersi in alcune ipotesi ben individuate: egli deve cioè provare la derivazione del danno da caso fortuito,

²¹² La responsabilità *ex recepto* trova la sua origine nel diritto romano e determina un aggravamento della posizione di quegli obbligati che, per il loro grado di professionalità, si distinguono dai comuni debitori e, quindi, devono effettuare la prestazione con un maggior grado di diligenza. Per cui questi hanno, o avrebbero, l'onere di dimostrare positivamente la causa dell'impossibilità della prestazione e l'adozione di un criterio oggettivo di imputazione del caso fortuito. Così il vettore, perché venga esclusa la propria responsabilità, non può limitarsi a provare di avere usato, nell'eseguire il trasporto, la diligenza richiesta dall'art. 1176 cod. civ., bensì deve fornire la prova positiva e specifica che il danno sia dipeso da un fatto, espressamente individuato, estraneo alla sua sfera d'azione.

²¹³ L'avaria consiste in un'alterazione delle caratteristiche sostanziali o strutturali delle cose trasportate tale da provocarne una diminuzione di utilità o di valore, e può riguardare sia lo stato esterno delle merci, sia lo stato interno, per la cui riconoscibilità è necessaria l'apertura dei colli. Peraltro, l'avaria può essere equiparata alla perdita totale nel caso in cui venga meno ogni utilità o valore delle cose trasportate. Sul punto, cfr. A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 593.

²¹⁴ La perdita può essere totale o parziale a seconda che il vettore non riconsegna affatto le cose a lui consegnate o le riconsegna, in misura o numero inferiore alle cose spedite. La perdita può essere dovuta a fattori interni (si pensi all'ipotesi di evaporazione o autocombustione), a fattori esterni (furto, incendio, smarrimento), alla sostituzione di una cosa con un'altra. Nel concetto di perdita, però, si è soliti far rientrare non solo fenomeni naturalistici, ma anche eventi che impediscono al destinatario di conseguire la disponibilità della cosa trasportata; vengono, così equiparati all'ipotesi di perdita anche quella di spedizione della cosa ad un luogo diverso da quello pattuito, la consegna ad un soggetto diverso dal destinatario e il ritardo indefinito nella riconsegna della cosa. Sul punto, cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 267.

dalla natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio, o dal fatto del mittente o di quello del destinatario (art. 1693 cod. civ.).

Secondo parte della dottrina,²¹⁵ la responsabilità del vettore in caso di perdita o avaria delle cose trasportate rientra nella figura tipica della responsabilità per inadempimento o ritardo di cui all'art. 1218 cod. civ.; tuttavia, la tesi prevalente è che la responsabilità del vettore integri in questa ipotesi quella di inadempimento dell'obbligo di custodia, *ex recepto*, che trova appunto causa dalla consegna delle cose da trasferire al vettore, il quale ne acquista la detenzione²¹⁶. La responsabilità di cui all'art. 1218 cod. civ. potrebbe invece applicarsi solo nell'ipotesi di mancata esecuzione o ritardo.

Per quel che concerne l'ambito temporale entro il quale opera la responsabilità del vettore, esso comincia a decorrere dal momento della conclusione del contratto di trasporto, essendo irrilevante, prima della conclusione dello stesso, l'avvenuta consegna delle merci da parte del mittente²¹⁷.

Per potersi parlare di responsabilità *ex recepto*, è invece necessaria la materiale consegna delle merci da trasportare, consegna che potrà avvenire nel momento di conclusione del contratto o nel momento di inizio di esecuzione dello stesso. Ne deriva che il vettore potrà, quindi, essere ritenuto responsabile anche nel caso in cui la perdita o l'avaria si siano verificate prima dell'inizio materiale del trasporto.

La responsabilità del vettore, poi, non cessa con l'arrivo delle cose da trasportare al luogo indicato quale destinazione, bensì solo con la materiale riconsegna delle stesse al destinatario o ad un suo incaricato (ex art. 1687 cod. civ.), dovendosi ritenere equivalente la sottoposizione al particolare regime di responsabilità alla durata della detenzione delle cose da parte del vettore. Per la prova dell'avvenuta riconsegna il vettore potrà avvalersi di qualsiasi mezzo idoneo al raggiungimento

²¹⁵ Cfr. M. COTTINO, *op. cit.*, p. 211.

²¹⁶ Cfr. M. IACUANIELLO, L. BRUGGI-PAOLUCCI, *op. cit.*, p. 358; ASQUINI, *op. cit.*, p. 592.

²¹⁷ Afferma autorevole dottrina che in simile ipotesi il vettore potrà essere ritenuto responsabile a titolo extracontrattuale: A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 293.

della prova, quale, ad esempio, la firma apposta sul duplicato della lettera di vettura. Diviene dunque irrilevante l'arrivo della merce nel magazzino del vettore²¹⁸.

L'obbligo del vettore di custodire le cose trasportate perdura anche nelle ipotesi di impedimenti che interessano il creditore della prestazione, ossia in quelle situazioni in cui il vettore, trasferite le cose da un luogo ad un altro, è pronto a riconsegnarle, ma chi ha diritto alla prestazione non coopera al fine di consentirgli l'adempimento e la conseguente liberazione dalla sua obbligazione.

In questo caso il vettore, per esimersi da responsabilità, dovrà procedere secondo quanto previsto dall'art. 1690, comma 2 cod. civ., il cui scopo è proprio quello di risolvere le situazioni di stallo per il vettore che ha correttamente eseguito la propria prestazione, rendendo quindi inspiegabile il perdurare di una sua responsabilità.

In simile ipotesi, peraltro, il vettore diviene titolare nei confronti del destinatario di un diritto al pagamento delle spese sostenute e dei danni sopportati²¹⁹ a causa

²¹⁸Cfr. Cass., 10 giugno 1999, n. 5700, cit.; conforme, App. Genova, 30 marzo 2006, in cui si afferma che «la responsabilità *ex recepto* del vettore nei confronti del destinatario non cessa con l'arrivo della merce al proprio magazzino e la messa a disposizione della medesima, ma soltanto con la consegna materiale della stessa, con conseguente insufficienza a tal fine della firma da parte di quegli sulla bolla di accompagnamento [...] per cui fino alla consegna al destinatario persiste l'obbligo di conservare e custodire la merce e il diritto di questi di ottenere il risarcimento del danno in caso di perdita o danneggiamento».

²¹⁹In realtà vi è una differenza normativa tra quanto disciplinato in tal senso riguardo al trasporto marittimo ed aereo, rispetto a quello terrestre. Infatti, mentre nel codice della navigazione, in caso di impedimenti alla riconsegna, il richiamo è all'art. 1685 cod. civ., relativo all'esercizio del diritto di contrordine da parte del mittente, nel codice civile il rinvio è all'art. 1686 cod. civ., sugli impedimenti e ritardi nell'esecuzione del trasporto. Il vettore marittimo avrà pertanto diritto a esigere il risarcimento dei danni che derivano dall'esercizio dello *ius variandi* da parte del caricatore, oltre al rimborso delle spese. Analoga situazione non sembra verificarsi per il vettore terrestre, posto che l'art. 1686, comma 3 cod. civ., gli riconosce solo il rimborso delle spese. Sul punto si veda M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 56, il quale, partendo dal presupposto che l'art. 1686 cod. civ., a differenza dell'art. 1685 cod. civ., riconosce al vettore solo il rimborso delle spese, oltre al pagamento del prezzo in proporzione del percorso compiuto, se il trasporto è iniziato e l'interruzione non è derivata dalla perdita della cosa trasportata, spiega: «[...] La *ratio* della deroga alla norma dell'art. 1685 attributiva oltre che del diritto al rimborso delle spese anche al diritto al risarcimento degli ulteriori danni, appare agevolmente spiegabile ove si ponga mente che nell'ipotesi prevista dall'art. 1686 l'esercizio del diritto di contrordine è determinato da un evento non imputabile al mittente, ed appare pertanto equo distribuire tra mittente e vettore l'incidenza del costo (inteso il termine in senso lato, comprensivo delle spese e degli ulteriori danni) dell'esecuzione del contrordine».

dell'inadempimento di questo, anche se continua ad essere obbligato a custodire la merce²²⁰.

Come già si è avuto modo di dettagliare nel capitolo precedente, disposizione quasi identica è prevista dall'art. 450 cod. nav. concernente il trasporto marittimo di carico totale o parziale, che riproduce sostanzialmente quanto sancito dall'art. 1690 cod. civ., e stabilisce che in caso di impedimenti alla riconsegna (destinatario irreperibile o che rifiuti di ricevere le merci, opposizione alla riconsegna o presenza di più destinatari) il vettore debba chiedere istruzioni al caricatore²²¹, il quale può esercitare il diritto di contrordine, salva la facoltà del vettore di provvedere al deposito o alla vendita delle merci nei casi previsti dall'art. 1690 stesso.

Nel trasporto di cose determinate, l'art. 454 cod. nav. stabilisce che il vettore, in caso di destinatario irreperibile o che rifiuti di ricevere le merci, possa, senza bisogno di chiedere istruzioni al mittente, consegnare le merci ad un'impresa di sbarco regolarmente autorizzata, la quale diventa responsabile verso il destinatario, quale depositaria, per il periodo successivo alla consegna. Quando si presentano più destinatari o vi è opposizione alla riconsegna, si applica il disposto dell'art. 450 cod. nav.

Anche in campo aeronautico, per regolare queste fattispecie²²², si ricorre – mediante il rinvio previsto dal secondo comma dell'art. 951 cod. nav. ai medesimi

²²⁰«Il vettore che non esegue la riconsegna della merce per essersi il destinatario rifiutato di pagare il corrispettivo del trasporto, resta obbligato a custodirla sino a quando non ne esegue il deposito nelle forme previste per il caso di mora del creditore; ne consegue che il vettore, mentre ha diritto verso il destinatario al pagamento delle spese e dei danni dipendenti dall'inadempimento di quello, continua ad essere soggetto alla responsabilità per la perdita del carico quale preveduta dall'art. 1693 cod. civ., senza che rispetto a tale responsabilità la sottrazione della merce, dopo che si è determinato l'inadempimento del destinatario, operi come causa di esonero, giacché a tal fine per fatto del destinatario deve intendersi che il destinatario sia stato l'autore causale del fatto, che ha dato luogo alla perdita del carico»: Cass. 10 aprile 1990, n. 2998; nello stesso senso Cass. 23 marzo 1985, n. 2079.

²²¹Va sottolineato che le misure da intraprendere scelte da parte del mittente non sono solo un diritto ma anche un obbligo, proprio per il fatto che il vettore, al pari di ogni altro debitore, ha il diritto di essere liberato dalla sua obbligazione per non prolungare la custodia delle cose trasportate oltre i termini stabiliti dal contratto. Cfr. A. ASQUINI, *op. cit.*, p. 433.

²²²La disciplina sul trasporto aereo di cose non prende organicamente in considerazione gli impedimenti alla riconsegna delle merci da parte del vettore; un unico richiamo può essere rinvenuto nell'art. 12, paragrafo 4, della Convenzione di Montreal del 1999, che chiarisce l'effettiva

articoli della parte marittima e quindi all'art. 454 cod. nav., rubricato «scaricazione delle merci» nel trasporto di cose determinate, a cui si aggiunge, in virtù del richiamo in esso presente al terzo comma, anche l'art. 450 sul «deposito del carico» nel trasporto marittimo di carico totale o parziale.

In tale fase finale di esecuzione del trasporto, accanto alle parti tradizionalmente impegnate nel contratto medesimo – caricatore, vettore e destinatario o, per meglio dire, avente diritto alla riconsegna²²³ si inseriscono dei soggetti estranei al trasporto, quali l'impresa di pubblico deposito, di sbarco e di *handling*.

Sono queste figure che eseguono, al di là di quella che è la loro attività di ausilio al vettore, un segmento della prestazione (custodia della merce fino alla riconsegna al destinatario e/o scaricazione delle cose) che, se non si fosse verificata alcuna anomalia nell'esecuzione del rapporto, sarebbe stata svolta interamente dal (o per conto del) vettore stesso.

Giova precisare che si tratta di ipotesi che si collocano al di fuori dell'area della responsabilità del vettore per inadempimento, in quanto discendono da fatti non riconducibili alla sua sfera giuridica o a quella dei suoi ausiliari²²⁴.

titolarità dei diritti nascenti dal contratto di trasporto aereo, e in cui, se da un lato si specifica che il diritto del mittente viene meno nel momento in cui inizia quello del destinatario, dall'altro si precisa che se il destinatario risulta irreperibile o rifiuta le cose, il mittente riacquista il proprio diritto a disporre delle stesse.

²²³ A questi soggetti, nel trasporto marittimo, nel caso in cui sia stato emesso un titolo rappresentativo delle merci, si aggiunge l' «indicato nella polizza di carico».

²²⁴ Si tratta dell'ipotesi dello sbarco di ufficio (cfr. *infra*, par. 3.4) la cui disciplina è contenuta nell'art. 450, comma 1 e 2, per il trasporto di carico totale e parziale, e nell'art. 454 comma 1 e 3 cod. nav., per il trasporto di cose determinate, che deve essere concettualmente tenuta ben distinta da quella del c.d. sbarco di amministrazione (cfr. *infra*, par. 3.5), riconducibile all'art. 454, comma 2, cod. nav., nonostante il comune elemento rappresentato dall'ingresso di un terzo (ossia dell'impresa di sbarco e/o deposito) nel rapporto obbligatorio. Questo sia per la differente funzione assolta dai due istituti, sia per la diversa incidenza che tale situazione genera nel contratto di trasporto. Non di rado, invece, dottrina e giurisprudenza si sono orientate verso una unificazione delle fattispecie in esame con riferimento sia alla normativa da applicarsi, sia alla qualificazione giuridica dei rapporti che si instaurano tra vettore, impresa di sbarco e/o deposito ed avente diritto alla riconsegna. La dottrina, tuttavia, non inquadra univocamente lo sbarco di ufficio e lo sbarco di amministrazione secondo lo schema summenzionato. Così infatti, G. RIGHETTI, in *Trattato di diritto marittimo*, I-1, Milano, 1989, p. 829 ss., riconduce l'art. 450 cod. nav. sul trasporto di carico, nel «deposito d'ufficio»; l'art. 454, comm 1, cod. nav. sul trasporto di cose determinate, nel c.d. «sbarco d'ufficio»; l'art. 454, comma 2, cod. nav., infine, nello «sbarco a mezzo impresa nell'interesse della nave». Il termine «sbarco di amministrazione» è, invece, utilizzato dall'Autore

Il vettore, in presenza di circostanze ostative alla consegna e non dipendenti dalla sua sfera giuridica, una volta avvisato il mittente, può quindi stipulare con l'impresa di sbarco un negozio che gli permette di esonerarsi dalla responsabilità che su di lui grava in virtù del contratto di trasporto, trasferendo su questa il rischio della custodia ulteriore e della consegna.

Il principio è stato confermato anche in sede giurisprudenziale, per cui «quando il destinatario rifiuti ingiustificatamente di ricevere le cose trasportate, sul vettore continua a gravare l'obbligo di custodia e la relativa responsabilità ai sensi dell'art 1693 cod. civ., finché non venga effettuato il deposito liberatorio ai sensi dell'art 1690 cod. civ.»²²⁵.

L'avente diritto, dal canto suo, potrà esperire un'azione contrattuale sia nei confronti dell'impresa – sulla base del deposito – per quei danni successivi all'affidamento delle cose ad essa, sia nei confronti del vettore – in virtù del contratto di trasporto per quei danni antecedenti a tale momento²²⁶.

Le ipotesi di irreperibilità o di rifiuto a ricevere le merci sono pertanto le uniche che consentono al vettore di cose determinate di affidare direttamente le merci all'impresa di sbarco - legittimata ad assumere la veste di depositaria nel solo caso in cui sia regolarmente autorizzata²²⁷ - facendo sì che tale consegna²²⁸ possa ritenersi equivalente ad un adempimento della prestazione.

per quelle situazioni nelle quali la scaricazione è effettuata «imperativamente [...] nei grandi porti per soddisfare un interesse collettivo superiore (e non dunque esclusivo della nave): le spese di caricazione dell'intero servizio di sbarco incombono sul vettore».

²²⁵ Cass. 10 aprile 1990, n. 2998, in *Dir. Trasp.*, 1991, II, p. 244.

²²⁶ Cfr. Cass. civ. Sez. III, 6 novembre 1992 n. 12028 in *Dir. mar.*, 1994, p. 429.

²²⁷ La giurisprudenza (Trib. Genova 21 gennaio 1992, in *Dir. mar.*, 1993, p. 766) ha stabilito che, per l'applicazione dell'art. 454, comma 1, cod. nav., l'impresa a cui il vettore può consegnare la merce deve essere regolarmente autorizzata.

²²⁸ Ritengono che la consegna all'impresa di sbarco, oltre a condurre alla liberazione della responsabilità, esaurisca per il vettore l'obbligazione della consegna al destinatario, F. BERLINGIERI, in *op. cit.*, p. 242; G. RIGHETTI, *op. cit.*, p. 830. Va oltretutto precisato che nella realtà dei traffici marittimi, le polizze di carico all'ordine, normalmente, contengono l'indicazione di colui al quale deve essere comunicato l'avviso, attraverso la dicitura «*notify to*», non dovendo tale soggetto coincidere necessariamente con l'indicato in polizza o con il destinatario. Sul punto si veda A. BRUNETTI, *Manuale di Diritto della navigazione*, Padova, 1947, p. 186.

Diversamente, rimarrà ferma la sua responsabilità, «poiché l'efficacia liberatoria può essere riconosciuta solo al deposito, effettuato nei modi di legge [...] o nei modi previsti dal contratto»²²⁹.

Al di fuori dell'ambito degli impedimenti alla riconsegna, l'attività svolta dall'impresa di sbarco (così come dell'operatore di *handling*) consiste nell'esclusivo espletamento delle operazioni di scaricazione e delle attività connesse.

Il vettore può consegnare le merci ad un'impresa di sbarco anche per esigenze tecnico-commerciali della nave; in tal caso le spese sono a suo carico e non vi è liberazione dall'obbligo di custodia (sbarco d'ufficio o d'amministrazione facoltativo o nell'interesse della nave di cui all'art. 454, comma 2, cod. nav.).

Nei porti maggiori, per esigenze organizzative volte ad evitare l'affollamento di ricevitori delle singole partite, la riconsegna avviene necessariamente tramite un'impresa di sbarco: è il caso del cosiddetto sbarco d'ufficio o d'amministrazione obbligatorio.

Per quanto riguarda il problema della qualificazione giuridica da darsi al rapporto tra vettore e impresa di sbarco, l'orientamento giurisprudenziale in materia è nel senso di considerarlo un contratto di deposito a favore di terzi²³⁰, per cui il vettore

²²⁹ Cfr. A. FIORENTINO, *op. cit.*, p. 133-134; osserva altresì l'Autore che il deposito regolarmente effettuato (effettuato cioè nei modi previsti dalla legge) ha efficacia liberatoria per il vettore, che non risponde più della custodia del carico dal momento della consegna di esso al depositario, il quale risponde in suo luogo direttamente verso l'avente diritto per la perdita e le avarie successive al deposito. Altra dottrina ritiene che il deposito in esame avrebbe come effetto solo quello di produrre una sostituzione (non liberatoria) di un nuovo debitore al debitore originario in relazione all'obbligo di custodia e riconsegna, secondo lo schema della delegazione, e quindi esclude che si possa ritenere perfezionata la riconsegna e che il vettore possa ritenersi liberato: cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op.cit.*, p. 504.

²³⁰ In dottrina, secondo G. RICCARDELLI, in *Rapporti tra vettore ed impresa di sbarco*, in *Riv. Dir. Nav.*, 1956, II, cit. p. 198, quando lo sbarco precede immediatamente la riconsegna si instaura tra vettore ed impresa di sbarco un contratto di appalto. Nel caso invece dello sbarco di ufficio o di amministrazione, si avrebbe, parimenti, un contratto di appalto, ma ad esso seguirebbe un negozio di deposito, e la custodia della merce diverrebbe un negozio causalmente determinante. In conseguenza, l'impresa risponderebbe nei confronti del ricevitore, in favore del quale dovrebbe ritenersi stipulato un contratto di deposito.

e l'impresa di sbarco rispondono dei danni verificatisi mentre la merce era nella rispettiva custodia²³¹.

Di conseguenza, il vettore non risponderà dei danni riferibili all'attività dell'impresa di sbarco, salvo che per *mala electio*²³² da parte sua in rapporto ai predetti soggetti, mentre il depositario risponderà direttamente all'avente diritto nei casi di perdita o avaria accaduti successivamente al deposito²³³.

L'efficacia liberatoria del deposito non è tuttavia condivisa da quella dottrina che ritiene di dover distinguere tra l'obbligo di custodia e quello di riconsegna. Si sostiene infatti che l'effetto liberatorio del deposito si verifichi solo con riferimento alla custodia, mentre la liberazione dall'obbligo di consegna si produca solo con l'accettazione del deposito da parte del destinatario o con il passaggio in giudicato della sentenza che convalida il deposito stesso²³⁴.

Altra dottrina invece ritiene che il deposito avrebbe come effetto solo quello di produrre una sostituzione, peraltro non liberatoria, di un nuovo debitore al debitore originario in relazione all'obbligo di custodia e di riconsegna, secondo lo schema della delegazione, e quindi esclude che si possa ritenere perfezionata la riconsegna e che il vettore possa ritenersi liberato²³⁵.

Tale opinione tuttavia non è condivisa da chi evidenzia le peculiarità del sistema delineato dall'art 450 cod. nav, il quale farebbe scaturire effetti diversi dal deposito di diritto comune. In particolare si sottolinea che, ai sensi dell'art 1514 cod. civ., il depositario non detiene la cosa per conto del venditore ma del compratore, il quale

²³¹ Qualora si utilizzassero gli schemi legali previsti nell'art. 1690 cod. civ. e nell'art. 450, comma 1, cod. nav., apparirebbe subito più corretto che lo stesso venga definito come un contratto stipulato *per conto* dell'avente diritto, stante l'incertezza creatasi circa il soggetto che avrà diritto alle merci, a seguito del comportamento tenuto da chi, invece, avrebbe dovuto ricevere la consegna.

²³² In merito la giurisprudenza ha affermato che il vettore che, in caso di ritardo del destinatario a ricevere le cose trasportate, provvede a depositarle, risponde verso il destinatario della scelta, effettuata senza l'ordinaria diligenza, di un deposito inidoneo, ma, nei rapporti interni con il depositario, ha diritto al regresso per l'intera somma liquidata per danni a favore dell'avente diritto alla consegna della merce : Cass. 15 gennaio 1985, n. 73, in *Giur. it.*, 1985, I, 1, p. 1502.

²³³ Cfr. A. FIORENTINO, *I contratti navali*, Napoli, 1959 p. 133.

²³⁴ Cfr., seppur datati, A. ARENA, *La polizza di carico e gli altri titoli rappresentativi del trasporto*, I, Milano, 1951, p.181; A. FALZEA *L'offerta reale e la liberazione coattiva del debitore*, Milano, 1947, p.201.

²³⁵ Cfr. A. LEFEBVRE D'OVIDIO, G. PESCATORE, L. TULLIO, *op. cit.*, p. 504.

costituisce il terzo a favore del quale è stato stipulato il contratto di deposito. Tale terzo diviene unico titolare del diritto alla restituzione del bene, e quindi si pone come l'esclusivo soggetto per conto del quale il depositario detiene la cosa. La stessa efficacia si verificherebbe nel deposito di cui agli articoli 450 e 454 cod. nav., non solo perché essi richiamano espressamente l'art 1514 cod. civ., ma soprattutto perché l'efficacia liberatoria è prevista proprio dal primo comma dell'art. 454 cod. nav. e sarebbe illogico interpretare diversamente due disposizioni della stessa norma. In più, l'efficacia liberatoria del primo comma dell'art 454 cod. nav. non può essere diversa da quella del deposito previsto dall'art 1514 cod. civ, sia questo fatto presso un pubblico depositario o presso il depositario indicato dal giudice. Poiché infatti il primo comma dell'art 454 cod. nav. prevede che l'impresa di sbarco diventi unica responsabile verso il destinatario quale depositaria delle cose, ciò implica che la responsabilità dell'impresa non si esaurisca nella sola custodia, ma si estenda anche alla riconsegna²³⁶.

Secondo tale ricostruzione l'affidamento delle merci all'impresa di sbarco, pur liberando il vettore dall'obbligo di custodia, non corrisponde alla riconsegna delle merci all'avente diritto, pertanto quest'ultimo può rivolgersi al vettore per eventuali perdite o avarie della merce. Il vettore, per liberarsi, deve provare che il danno si è verificato dopo la consegna all'impresa stessa.

La giurisprudenza aveva ritenuto di estendere al trasporto aereo i medesimi principi applicabili al trasporto marittimo, sancendo che «la figura del contratto di deposito a favore del terzo, destinatario della merce, ricorre anche nell'ipotesi di affidamento della merce, da parte del vettore marittimo, all'impresa di sbarco²³⁷, secondo quanto previsto dall'art. 454, comma 2, cod. nav.; norma quest'ultima applicabile, visto il richiamo dell'art. 955 cod. nav., anche al trasporto aereo di cose²³⁸». Siffatta ricostruzione, contrastata dalla prevalente dottrina, è tuttavia da

²³⁶ Cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 73.

²³⁷ Cosiddetto sbarco di amministrazione.

²³⁸ Tra le tante, *cf.* Cass., 9 ottobre 1997, n. 9810, in *Dir. Trasp.*, 1998, p. 495.; Cass. civ., Sez. III, 25 settembre 2001, n. 12015, in *Foro it.*, 2001, I, p. 2759.

ritenersi superata in seguito alla riforma della parte aeronautica del codice della navigazione che, all'art. 953 cod. nav., afferma espressamente che la responsabilità del vettore perdura anche quando il carico sia affidato ad un operatore di *handling*.

3.2. I servizi di *handling*

Nell'odierna pratica commerciale dei traffici aerei accade di frequente che la compagnia aerea affidi a terzi, quando non voglia provvedere direttamente, lo svolgimento in ambito aeroportuale delle operazioni di smistamento, caricazione, scaricazione e riconsegna delle merci²³⁹. Questi soggetti, come già accennato nel paragrafo precedente, sono denominati operatori di *handling*.

Si è già detto che il trasporto delle merci, come ogni altra forma di *receptum*, comporta oltre all'obbligazione primaria del trasferimento, anche quelle accessorie di custodia e riconsegna delle *res* oggetto del trasporto, e sono proprio queste ultime obbligazioni che possono essere adempiute dal vettore direttamente, o per il tramite di un preposto.

L'aspetto problematico sorge però dalla circostanza che il comportamento richiesto all'operatore non è diretto solo a soddisfare gli obblighi assunti verso il proprio committente (il vettore), ma viene a essere funzionalmente indirizzato alla realizzazione del programma negoziale dello stesso.

Al fine di inquadrare correttamente il ruolo che l'*handler* assume in relazione alla custodia delle merci affidategli dal vettore, occorre dunque individuare il momento in cui possa dirsi eseguito il contratto di trasporto, con conseguente effetto liberatorio del vettore dalle obbligazioni assunte.

²³⁹ Sulla identificazione e classificazione degli elementi specifici che compongono i servizi di assistenza a terra costituiscono validi punti di riferimento due documenti: lo SGHA (*Standard Ground Handling Agreement*) e la dir. 96/673/CE del 15 ottobre 1996, che contiene, in allegato, un elenco dettagliato dei servizi in parola. Per una completa disamina del complesso di attività svolte dall'operatore di *handling*, in dottrina, cfr. M. RIGUZZI, *Le imprese di handling: competenze e responsabilità*, in *Gli operatori aeroportuali: competenze e responsabilità*, Milano, 1996, p. 15.

Con il d. lgs. 15 marzo 2006 n. 151, il legislatore nazionale ha inserito all'art. 953 cod. nav. una significativa disposizione in materia di responsabilità del vettore nel trasporto di cose.

Ha infatti stabilito che la responsabilità del vettore permane fino al momento dell'effettiva riconsegna all'avente diritto²⁴⁰; anche quando le operazioni di *handling* siano svolte da altri, non importa se in regime di affidamento facoltativo o obbligatorio.

La prestazione della compagnia aerea, infatti, non si esaurisce con il trasferimento della merce a destinazione, ma comprende anche le operazioni accessorie – la custodia - indispensabili al raggiungimento dello scopo pratico perseguito dalle parti. Tale prestazione, potrà altresì dirsi adempiuta solamente con la consegna delle merci al destinatario²⁴¹, con la conseguenza che il vettore risponderà della perdita delle merci verificatasi pure durante tale fase di custodia²⁴².

In tale quadro interpretativo, l'obbligo di custodire perdura dunque anche nella fase successiva all'arrivo e non viene meno neppure a seguito della consegna della merce all'impresa di *handling*, che opera come mero ausiliario nell'esecuzione del trasporto, e non come depositario in senso tecnico²⁴³. Ne deriva che il danno subito dalla merce che si trova nella custodia dell'operatore aeroportuale dovrà quindi essere imputato al vettore, costituendo il servizio di *handling* un accessorio del contratto di trasporto, il quale viene definitivamente adempiuto soltanto nel momento in cui ha luogo l'effettiva consegna delle merci al destinatario (consegna che rappresenta un

²⁴⁰ Tale affermazione trova sostegno nel dato normativo specifico, previsto all'art. 18 della Convenzione di Montreal del 1999.

²⁴¹ Cfr. E. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose*, Milano, 2007, p.362; Sentenza del Tribunale di Busto Arsizio, Sezione di Gallarate del 22 aprile 2003, in *Dir. Trasp.*, 2003, p. 913 ss., la quale ha esteso la nozione di trasporto aereo di cose comprendendovi, oltre all'attività di trasferimento delle merci da un luogo ad un altro, tutto il periodo durante il quale le merci medesime si trovino in custodia del vettore, fino alla loro consegna al destinatario.

²⁴² Cfr. Corte di Cass. 19 giugno 1993, n. 6841, in *Dir. mar.*, 1993, p. 1037.

²⁴³ Cfr. M. RIGUZZI, *La responsabilità del vettore per perdita o avaria dei bagagli*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006, p. 122; M. PIRAS, *L'assistenza a terra nel trasporto aereo*, Torino, 1999, p. 6 e M. PIRAS, *Gli ausiliari nel trasporto marittimo e aereo. Funzioni e responsabilità*, Cagliari, 2005, p.15.

obbligo unicamente per il vettore, il quale viene solo così liberato dalla propria responsabilità).

Con il nuovo dato normativo introdotto dalla riforma del 2005-2006, è stato così superato il dibattuto problema della qualificazione giuridica da darsi al rapporto fra vettore aereo ed operatore di *handling*, ed alla conseguente responsabilità del vettore nei confronti del destinatario in caso di perdita o danneggiamento delle cose riconsegnate.

L'orientamento giurisprudenziale prevalente antecedente alla riforma, che ancora oggi trova ancora applicazione, considera il contratto fra vettore ed impresa di *handling* come autonomo contratto di deposito in favore del terzo destinatario della merce²⁴⁴; il vettore, con la consegna della merce all'impresa di *handling*, si liberava nei confronti del soggetto destinatario della merce stessa, e dava così attuazione alla riconsegna al destinatario, non rispondendo quindi per eventuali danni o perdite del carico verificatisi successivamente a tale consegna – pur gravando su di lui l'onere di provare che il danno si fosse prodotto successivamente al deposito²⁴⁵.

Il servizio di *handling* veniva così considerato non accessorio al trasporto, ma indipendente da questo e non soggetto al regime di responsabilità proprio di questo contratto.

²⁴⁴ Tale orientamento è mutuato dalla giurisprudenza marittimistica che, per qualificare la posizione dell'impresa portuale nelle cosiddette ipotesi di sbarco di amministrazione (art. 454, comma 2, cod. nav.), ricorre, appunto, alla figura del contratto di deposito a favore di terzo. E' stata peraltro rilevata da autorevole dottrina l'inapplicabilità dei criteri portuali al trasporto aereo, stante l'insanabile difetto di analogia tra la complessa organizzazione aeroportuale per lo svolgimento dell'attività di *handling* e la prassi vigente nei porti della riconsegna delle merci sotto paranco. Vedi in tal senso G. RINALDI BACCELLI, *La responsabilità del gestore aeroportuale per la custodia delle merci dopo l'arrivo in aeroporto*, in *Dir. prat. av. civ.*, I/1993, p. 117.

²⁴⁵ Cfr. Cass. Civ. 11 settembre 1990 n. 9357 *cit.*, Cass. Civ. 14 luglio 1992, n. 8531 *cit.*; Cass. Civ. 9 ottobre 1997 n. 9810 *cit.*; Cass. Civ. 26 novembre 2003 n. 18074 *cit.*; Cass. Civ. 22 giugno 2007 n. 14593 *cit.* La sentenza della Suprema Corte 9 ottobre 1997 n. 9810, poi, ha riconosciuto una concorrente legittimazione ad agire del vettore, assieme al terzo rimasto danneggiato dal fatto dell'impresa di *handling* ed a prescindere dalla circostanza che il vettore abbia già risarcito il destinatario, affermando che «posto che nel contratto a favore di terzo l'inadempimento del promittente (l'impresa di *handling*) arreca pregiudizio anche allo stipulante (ossia il vettore aereo), atteso l'interesse che egli deve avere alla stipulazione in base all'art. 1411 cod. civ., pure quest'ultimo può agire, in concorso alternativo con il terzo destinatario della merce, nei confronti del soggetto *handler* per chiedere il risarcimento, come danno proprio, del danno patito dal terzo, per la mancata esecuzione del contratto da parte del soggetto promittente».

La giurisprudenza prevalente²⁴⁶ ha peraltro portato diverse argomentazioni a sostegno della tesi secondo cui l'operatore di assistenza a terra non poteva essere considerato un preposto.

Viene innanzitutto fatta valere l'assenza di una possibilità di scelta effettiva del preposto - stante il regime di monopolio legale entro il quale la maggior parte delle imprese di *handling* ha, sino a pochi anni orsono, reso i propri servizi - ed ancor prima l'assenza di una libertà ed autonomia di decisione, in capo al preteso preponente (il vettore aereo), circa l'opportunità o meno di depositare presso un'impresa aeroportuale la merce trasportata²⁴⁷.

Con la riforma del 2006, al contrario, si è negata l'applicabilità della disciplina del contratto di deposito: l'operatore di *handling* è stato configurato come preposto del vettore, in quanto incaricato di eseguire, per conto ed in nome del primo, delle operazioni non aventi carattere autonomo rispetto alla principale prestazione del trasporto, bensì strumentali allo stesso, in quanto volte a realizzarne la causa. Con la conseguenza che il soggetto avente diritto alla riconsegna della merce potrà sempre agire nei confronti del vettore per ammanchi o danni alle cose trasportate, ovvero anche nei confronti dell'impresa di *handling*, in questo caso in via extracontrattuale, ammettendosi come tale un concorso tra le due azioni, contrattuale nei confronti del vettore ed extracontrattuale nei confronti dell'operatore di *handling*²⁴⁸.

Il vettore aereo potrà altresì agire in rivalsa nei confronti della stessa impresa, allorquando questi abbia dovuto risarcire al terzo ricevitore della merce i danni da

²⁴⁶ Cfr. *supra*, nota 33.

²⁴⁷ A tale obiezione la dottrina replica accusando la giurisprudenza maggioritaria di operare una forzatura, volendo attribuire alla mancanza di libera scelta una rilevanza che non risulta sufficientemente giustificata. Nel momento in cui il vettore si obbliga a custodire le merci, egli non può liberarsi dalla sua responsabilità semplicemente facendole custodire da un soggetto diverso, così come, del resto, non si libera dell'obbligo del trasferimento facendolo trasportare da un altro vettore. In altri termini, benché il vettore sia obbligato a consegnare la merce a quel dato gestore di *handling* aeroportuale, tale circostanza determina semplicemente che la merce stessa non si trovi più nel suo possesso fisico o sotto il suo controllo diretto, ma ciò non rappresenta un requisito necessario per l'applicabilità dell'art. 18 della Convenzione di Montreal, né tantomeno può essere assunto quale fattore determinante per stabilire il termine di conclusione del trasporto aereo. Sul punto, Cfr. PERRONE, *In tema di consegna coattiva delle merci all'impresa aeroportuale*, in *Dir. Trasp.* 1993, p. 915 e dottrina ivi citata.

²⁴⁸ Cfr. Cass. Civ. 19 gennaio 1996 n. 418.

questi patiti ed imputabili alla condotta dell'operatore di *handling*, in quanto verificatisi durante l'arco temporale in cui le cose erano nella disponibilità di quest'ultimo.

Secondo tale diverso orientamento, pertanto, la responsabilità *ex recepto* del vettore aereo comprende anche le fasi antecedenti e successive al trasferimento vero e proprio, sulla base della considerazione che il bene rimane comunque affidato alla sua custodia durante lo svolgimento di queste attività, pur sempre strumentali rispetto alla prestazione di trasporto in senso stretto²⁴⁹.

3.3 Disciplina del procedimento di deposito: differenze tra trasporto di carico e di cose determinate

Come detto, il vettore, in presenza di circostanze ostative alla consegna e non dipendenti dalla sua sfera giuridica, può stipulare con l'impresa di sbarco un negozio che gli permette di esonerarsi dalla responsabilità che su di lui grava in virtù del contratto di trasporto, trasferendo su questa il rischio della custodia ulteriore e della consegna²⁵⁰.

La disciplina del procedimento di deposito presso l'impresa di sbarco è differente nel trasporto di carico rispetto al trasporto di cose determinate.

Nel primo comma dell'art. 454 cod. nav., infatti, non si riscontra, come accade invece nelle corrispondenti fattispecie di cui all'art. 450 cod. nav., un rinvio al codice civile – ed in particolare agli artt. 1685 e 1690 cod. civ. e, in via mediata, all'art. 1515 cod. civ. – né si prevede espressamente che, in caso di possibile deterioramento delle merci, il vettore abbia la facoltà di procedere alla vendita delle stesse – ex artt. 1685 e 1690 cod. civ., e, in conseguenza, ex art. 1515 cod. civ.

²⁴⁹ Cfr. Cass. Civ. 23 febbraio 1983 n. 1380.

²⁵⁰ Analogamente a quanto accade attraverso l'inserzione pattizia nella polizza di carico della *London clause* o, come molti sostengono, della *cesser clause*. Così G. RIGHETTI, in *Trattato di diritto Marittimo*, I-1, Milano, 2001, p. 136, nota 14.

Tuttavia, qualora si ritenesse che il deposito stesso possa essere inquadrato in quello nei magazzini generali di cui all'art. 1787 cod. civ. e seguenti, sembrerebbe potersi far ricorso, al fine di tutelare più efficacemente la posizione dell'avente diritto alla merce, al contenuto dell'art. 1789 cod. civ., così da consentire al depositario di provvedere, in ogni caso, alla vendita di quanto è suscettibile di deperimento, seguendo le modalità stabilite dall'art. 1515 cod. civ.²⁵¹.

Le situazioni nelle quali diviene legittimo per il vettore procedere al deposito, poi, sono individuate dall'art. 454 cod. nav., nel rifiuto a ricevere la merce, nell'irreperibilità del destinatario, nella presenza di più destinatari o nell'opposizione alla riconsegna. Non sono considerati invece, come accade sia nell'art. 450 cod. nav., sia nell'art. 1690 cod. civ., i casi in cui il destinatario abbia richiesto la riconsegna delle cose, dimostrando quindi l'intenzione di aderire al contratto di trasporto, e ciò nonostante ritardi a ritirare le stesse, né quelli relativi all'insorgenza di controversie sull'esecuzione della consegna. Al fine di disciplinare tali ipotesi, la giurisprudenza sottolinea pertanto l'opportunità del ricorso, anzitutto all'art. 450 cod. nav., e solo successivamente, qualora non si ritenesse esaurita la fattispecie da quest'ultimo regolata, all'art. 1690 cod. civ.

3.4. Sbarco d'ufficio

Va innanzitutto menzionato che tanto lo sbarco d'ufficio quanto lo sbarco di amministrazione, sia esso facoltativo o obbligatorio, sono fattispecie legali frutto di

²⁵¹ Così, nell'ambito del trasporto aereo, nella Iata Recommended Practice 1601 – *Conditions of carriage for cargo*, la clausola 8.4: *Failure of consignee to take delivery*, prevede: «Subject to the provisions of 8.5 hereof, if the consignee refuses or fails to take delivery of the shipment after its arrival at the airport of destination, carrier will endeavor to comply with any instructions of the shipper set forth on the face of the airwaybill, or in the shipment record. If the instructions are not set forth or cannot reasonably be complied with, carrier shall notify the shipper of the consignee's failure to take delivery and request his instructions. If non such intructions are received within thirty days, carrier may sell the shipment in one or more lots at public or private sale, or destroy or abandon such shipment.»

un'attività ricostruttiva della dottrina e della giurisprudenza, dal momento che di queste non si fa menzione né nel codice della navigazione, né tantomeno in altra normativa, quanto meno primaria, di diritto speciale.

Esse sono circostanze accomunate dal fatto che, nella fase finale di esecuzione del trasporto, assieme ai soggetti tradizionalmente impegnati nel contratto medesimo, quali mittente, vettore e destinatario, si inseriscono altre figure estranee al contratto, quali l'impresa di pubblico deposito e quella di sbarco. Esse, come detto, eseguono una parte di quella prestazione - e cioè la custodia della merce fino alla riconsegna al destinatario e/o scaricazione delle cose - che spetterebbe interamente al vettore nel caso in cui non si fossero presentate delle anomalie nell'esecuzione del rapporto.

Nonostante vi sia il menzionato elemento comune alle due circostanze e cioè l'ingresso di figure terze, i due istituti devono essere tenuti distinti, sia per la differente funzione assolta, sia per la diversa incidenza che l'ingresso del terzo ha sul rapporto giuridico principale riconducibile al contratto di trasporto²⁵².

Quando il vettore giunge a destinazione ed il destinatario sia irreperibile o rifiuti di ricevere le merci trasportate, la legge, con la disciplina dello sbarco d'ufficio, gli consente di liberarsi dalla responsabilità per la custodia del carico, attraverso la consegna delle merci ad un'impresa.

Avendo come noto il legislatore optato per una separazione del trasporto di carico, totale o parziale, dal trasporto di cose determinate, le normative di riferimento sono due.

In materia di trasporto di carico, l'art. 450 comma primo mutua l'impostazione dal modello degli impedimenti alla riconsegna nel trasporto terrestre: il vettore deve domandare immediatamente istruzioni al caricatore, il quale secondo l'art 1685 cod. civ. può sospendere il trasporto e chiedere la restituzione delle cose o modificare il destinatario, con l'obbligo di rimborsare le spese e risarcire i danni derivanti dal diritto di contrordine. Al vettore è riconosciuta la facoltà di depositare le merci in un

²⁵² Sul punto, cfr. E.G. ROSAFIO, *op. cit.*, p. 312.

locale pubblico all'uopo destinato o in luogo determinato dal tribunale del luogo dove la consegna doveva essere fatta.

Qualora poi le merci siano velocemente deteriorabili, il vettore può procedere alla vendita all'incanto; resta fermo l'obbligo per il vettore di informare prontamente il caricatore.

Nel trasporto di cose determinate il vettore non deve chiedere istruzioni al caricatore, né è possibile che questi eserciti il diritto di contrordine. «Le esigenze legate allo svolgimento dei trasporti di linea sono, infatti, tali da consentire la liberazione immediata attraverso il ricorso all'impresa di sbarco²⁵³».

La decisione di affidare le merci all'impresa di sbarco è rimessa alla discrezionalità del vettore, in quanto non vi è obbligo imposto da alcun regolamento.

Con la consegna delle merci, l'impresa di sbarco diventa responsabile verso il destinatario per la custodia delle stesse, e questo in quanto con la fase finale del contratto di trasporto si innesta un nuovo contratto di deposito tra vettore ed impresa di sbarco in favore del destinatario.

La norma costituisce il frutto della volontà di codificare la prassi contrattuale, in cui sovente è presente una clausola con cui le parti prevedono la liberazione del vettore dagli obblighi di custodia, nel momento in cui le merci sono affidate all'impresa di sbarco.

Le differenze di disciplina sono notevoli nel trasporto di cose determinate, nel quale il vettore non ha l'obbligo di interpellare il mittente né questo ha alcun diritto di contrordine.

Nel trasporto di cose determinate, il codice distingue le situazioni nelle quali la nave sia in condizione di scaricare ed il destinatario sia irreperibile o rifiuti di ricevere le merci dalla situazione in cui si presentino più destinatari o vi sia opposizione alla riconsegna.

Il fatto che sia l'impresa a rispondere in qualità di depositaria delle cose implica che delle perdite o dei danni successivi alla consegna ne risponda l'impresa stessa, a

²⁵³ Cfr. A. FIORENTINO, *op. cit.*, p. 129.

condizione però che il vettore dimostri che tali danni o perdite siano successivi alla consegna delle merci, riscontrabile tramite la ricevuta di carico rilasciata dall'impresa stessa al momento della presa in consegna delle stesse.

La decisione di procedere allo sbarco d'ufficio deve essere comunicata al destinatario, se questi sia conosciuto, o al legittimato alla riconsegna indicato nella polizza di carico. Da rilevare che, in assenza di tale comunicazione, la consegna delle merci all'impresa di sbarco non produrrà l'effetto liberatorio. In mancanza di indicazioni sul soggetto legittimato alla riconsegna, l'obbligo di avviso viene a cessare²⁵⁴.

Afferma così autorevole dottrina che, poiché la norma menziona la polizza di carico, si desume che lo sbarco d'ufficio può essere fatto anche nel caso in cui sia stato emesso un titolo di trasporto²⁵⁵.

Il destinatario, che è il terzo a cui favore è stipulato il contratto di deposito tra vettore ed impresa di sbarco, «non ha la possibilità di rifiutare la stipulazione del suddetto contratto in suo favore poiché è tenuto a subire la liberazione del vettore²⁵⁶».

Il deposito è compiuto a spese e rischio del destinatario, il quale non avrà più la possibilità di richiedere al vettore la riconsegna della merce né potrà contestare al vettore eventuali danni a seguito del deposito.

L'effetto liberatorio del deposito, oltre ad essere subordinato alla comunicazione al destinatario, è anche condizionato al fatto che il vettore affidi la merce ad un'impresa di sbarco qualificata. Solamente in questo modo il deposito costituisce adempimento in senso tecnico, non occorrendo che le merci siano state definitivamente consegnate al destinatario.

Da rilevare che il destinatario acquista un diritto autonomo alla riconsegna fondato sull'art 1177 cod. civ., il quale impone al depositario l'obbligo di restituire le cose al depositante o alla persona da lui indicata. Poiché poi il destinatario è il soggetto identificato dal vettore come colui al quale la merce deve essere

²⁵⁴ Sul punto, cfr. P. MANCA, *Studi di diritto della navigazione*, Milano, 1959, p.346.

²⁵⁵ Cfr. M. IANNUZZI, *op. cit.*, p. 65.

²⁵⁶ Cfr. A. TORRENTE, *op. cit.*, p. 145.

riconsegnata, egli è legittimato ai sensi dell'art. 1177 cod. civ. a riceverla ed eventualmente ad agire contro il depositario qualora la merce sia stata danneggiata²⁵⁷.

3.5. Sbarco d'amministrazione

a) Sbarco di amministrazione facoltativo

L'ipotesi regolata dal secondo comma dell'art 454 cod. nav., definita sbarco di amministrazione facoltativo, si verifica quando il destinatario è presente nel luogo dello sbarco e della riconsegna, e l'affidamento della scaricazione della nave ad un'impresa di sbarco avviene nel solo ed esclusivo interesse della nave, con la conseguenza che le relative spese graveranno sul vettore²⁵⁸.

Nello sbarco di amministrazione può accadere che l'impresa di sbarco - per ragioni inerenti al traffico portuale (o aeroportuale), e nonostante il destinatario sia presente - non si limiti a compiere la scaricazione²⁵⁹, ma debba custodire il carico per un certo lasso di tempo, quando non è possibile procedere immediatamente alla riconsegna.

E' proprio tale ipotesi che riveste maggior interesse, poiché allo sbarco delle merci, che generalmente include anche la movimentazione e la riconsegna delle stesse²⁶⁰, si aggiunge una prestazione riconducibile al deposito.

²⁵⁷ Cfr. G. DE VITA, in *Monografie di diritto della navigazione* (raccolte da) A. LEFEBVRE D'OVIDIO, Milano, 2008, p.301.

²⁵⁸ La previsione che il costo di quest'operazione ricada sul vettore appare del tutto condivisibile. Egli infatti, è l'unico ad avvantaggiarsene poiché muta unilateralmente il contenuto del contratto facendo espletare ad altri un compito suo. In realtà, nella prassi del trasporto di linea, considerando che raramente la consegna viene fatta sotto paranco, non essendo possibile, per ragioni tecniche e per esigenze di celerità, consegnare da bordo singole partite, in base agli accordi di polizza, le relative spese vengono frequentemente a gravare direttamente sul ricevitore delle merci e non sul vettore. Analogamente accade nel trasporto aereo di cose.

²⁵⁹ Il secondo comma dell'art. 454 cod. nav. contempla esclusivamente l'attività di scaricazione, ai fini di stabilire a quale soggetto addossare il relativo peso economico, mentre il primo comma del medesimo articolo si riferisce, invece, al solo deposito delle cose.

²⁶⁰ Un problema di particolare importanza è quello relativo alla natura dell'attività di scaricazione. Autorevole dottrina propende per considerarla come atto giuridico nel caso in cui comprenda anche la riconsegna della merce al destinatario: cfr. al riguardo, G. ROMANELLI, *Sull'impresa di sbarco*, in *Riv. dir. nav.*, 1953, II, p. 30, il quale sostiene che nel caso in cui all'impresa di sbarco siano

Dottrina e giurisprudenza²⁶¹ hanno più volte affrontato il problema della qualificazione giuridica da darsi ai rapporti che si instaurano tra vettore, impresa di sbarco ed avente diritto alla riconsegna.

Secondo una prima ricostruzione questi andrebbero inquadrati nel contratto a favore di terzi, basata su una sostanziale uguaglianza di disciplina esistente nel primo e nel secondo comma dell'art. 454 cod. nav.²⁶². Il vettore sarà responsabile solo per i danni verificatisi prima della consegna delle merci all'impresa di sbarco e quest'ultima risponderà direttamente e su base contrattuale nei confronti del ricevitore, per i danni accaduti successivamente a tale momento.

Tale orientamento tuttavia non è però parso condivisibile da quella parte della dottrina²⁶³ e dalla stessa giurisprudenza²⁶⁴ che ritiene che non possa cogliersi affinità tra sbarco d'ufficio e sbarco d'amministrazione e quindi tra il contenuto dell'art. 454, comma 1, cod. nav. e quello di cui all'art. 454, comma 2. Nello sbarco di amministrazione infatti, l'affidamento delle merci all'impresa non è reso necessario,

affidate in toto le operazioni di ritiro e sbarco delle merci, tra il ricevitore e l'impresa si instaura una forma di mandato, assimilabile al contratto di spedizione.

²⁶¹.La Corte di Cassazione ha più volte sostenuto che l'art. 454 cod. nav. debba essere interpretato unitariamente, con la conseguenza che l'effetto liberatorio per il vettore del deposito previsto nel primo comma, possa essere esteso anche al secondo comma; cfr. al riguardo, seppur datate, Cass. 17 giugno 1959, n. 1862, in *Riv. dir. nav.*, 1960, II, p. 189; Cass. 18 aprile 1957 n. 1337 e Cass. 19 gennaio 1957, n. 117, in *Riv. dir. nav.*, 1958, II, p. 48.

²⁶².Cfr. al riguardo, G. ROMANELLI, in *op. cit.*, p. 40 ss; R. MANCUSO, *Sbarco di ufficio e sbarco di amministrazione*, in *Studi mar.* 10/1981, p. 37. Gli Autori in particolare fanno leva sul fatto che nella Relazione ministeriale al codice della navigazione, nella sezione dedicata al trasporto di cose determinate, al paragrafo n. 265, si legge: «Per le operazioni di ritiro ho riconosciuto, come normale strumento del grande traffico marittimo, la facoltà dell'impresa di procedere alla riconsegna delle quantità spesso ingenti di colli nei confronti di imprese di sbarco autorizzate: e ciò non solo nell'ipotesi eccezionale di irreperibilità del destinatario o di rifiuto a ricevere le merci, ma altresì, come impongono le esigenze del movimento portuale, quando il destinatario sia presente, salvo, in questo caso, l'onere delle relative spese a carico del vettore, se la riconsegna all'impresa di sbarco è stata fatta solo nell'interesse della nave». G. RIGHETTI, in *op. cit.*, p. 831, critica tale impostazione.

²⁶³.Cfr. M. PIRAS, *op. ult. cit.*, p. 26 ss.

²⁶⁴.Cfr. Cass. 9 settembre 1959, n. 2569; Cass. 1 dicembre 1962, n. 3253; Cass. 17 maggio 1974, n. 1438; App. Trieste 16 gennaio 1982; Trib. Genova 30 marzo 1984; Trib. Genova 7 giugno 1986; Cass. 5 giugno 1987, n.4919; Trib. Trieste 11 maggio 1990; Cass. 18 gennaio 1993 n. 594; Cass. 3 dicembre 2003, n. 18476.

come nello sbarco di ufficio, da una anomalia imputabile al ricevitore, situazione questa che giustifica un deposito liberatorio a favore del vettore.

Pertanto il vettore, nello sbarco di amministrazione (facoltativo), a differenza di quanto accade in quello di ufficio, risponde anche dei danni successivi al deposito presso l'impresa di sbarco e fino all'effettiva consegna delle merci al ricevitore, dal momento che l'impresa agisce in qualità di ausiliario del vettore²⁶⁵.

Il ricevitore, pertanto, potrà agire contrattualmente nei confronti del vettore ed in via extracontrattuale nei confronti dell'impresa di sbarco per le perdite e le avarie occorse fino alla materiale consegna²⁶⁶.

b) Sbarco di amministrazione obbligatorio

All'istituto dello sbarco di amministrazione facoltativo, disciplinato espressamente nel codice della navigazione, si è affiancata la tipologia dello sbarco definito di amministrazione obbligatorio, che si ha quando tale affidamento non è frutto di una scelta del vettore, inerente alla sua attività imprenditoriale, ma dall'osservanza di regolamenti portuali che, per la scaricazione, impongono l'utilizzo di manodopera dell'impresa ivi operante²⁶⁷.

I problemi giuridici riguardano anche in questa ipotesi i rapporti tra vettore, impresa di sbarco (o di *handling*) e ricevitore della merce²⁶⁸.

²⁶⁵.Cfr. E. VOLLI, *Natura ed effetti dello sbarco di amministrazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1958, II, p. 50.

²⁶⁶.Tale qualificazione dello sbarco di amministrazione produrrà anche effetti sulla prescrizione. Se infatti si ritiene che la consegna non avvenga con l'affidamento delle merci alla impresa di sbarco ma con l'effettivo trasferimento delle stesse al ricevitore, ciò implica che la prescrizione decorre dal momento in cui il destinatario è entrato nella disponibilità dei suoi beni.

²⁶⁷.Cfr. E. G. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose, Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano, 2007, p. 357.

²⁶⁸.Autorevole dottrina afferma che lo sbarco d'ufficio e quello di amministrazione, benché identici nella struttura materiale, siano due istituti completamente diversi in quanto rispondenti ad esigenze differenti. Mentre lo sbarco d'ufficio è parificato ad una forma di consegna in danno del ricevitore negligente, con definitiva uscita di scena del vettore, lo sbarco di amministrazione è completamente estraneo alla problematica della *mora credendi*. Cfr. al riguardo, FIORENTINO, *op. cit.*, p. 132; G. RIGHETTI, *op. cit.*, p. 839; S.M. CARBONE, *Le regole di responsabilità del vettore marittimo: dall'Aja ad Amburgo attraverso la giurisprudenza italiana*, Milano, 1984, p. 125; F.

Nel caso in cui il vettore non possa curare personalmente la scaricazione della nave, ma debba, secondo quanto previsto nella regolamentazione portuale, affidare l'espletamento di tale operazione e la custodia delle merci fino all'effettiva riconsegna al ricevitore ad un'impresa di sbarco, stipulerebbe, secondo la prevalente giurisprudenza, un contratto (di deposito) a favore del terzo ricevitore²⁶⁹.

Ne deriva una sostanziale assimilazione tra lo sbarco di amministrazione obbligatorio e lo sbarco di ufficio²⁷⁰.

Tale orientamento però ha destato alcune perplessità in quella dottrina che ritiene che nello sbarco di amministrazione obbligatorio, così come in quello facoltativo, lo svolgimento di un segmento della prestazione in luogo del vettore, da parte dell'impresa di sbarco, non giustifica un restringimento dell'area di operatività delle norme sul trasporto in tema di responsabilità²⁷¹.

In quest'ottica quindi, l'impresa di sbarco, così come quella di *handling*, pur in regime di obbligatorietà, agisce in veste di ausiliario del vettore, della cui condotta sarà tenuto a rispondere. Ciò risulta ulteriormente avvalorato dal fatto che, normalmente, la merce affidata all'impresa, sebbene sia da essa materialmente detenuta, rimane nella giuridica responsabilità del vettore. Il ricevitore, che intende ritirare le cose, deve, infatti, esibire all'impresa di sbarco il buono di sbarco rilasciatogli dal vettore a seguito della presentazione della polizza di carico²⁷².

BERLINGIERI, *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Milano, 1978, p. 120. Secondo la dottrina esposta dai menzionati Autori poi, la circostanza che il secondo comma dell'art. 454 cod. nav., menzioni solo le spese costituirebbe un indice della volontà del legislatore di differenziare i due istituti.

²⁶⁹.Cfr. Cass. 21 novembre 1981, n. 6218, in *Foro it.*, 1983, I, p. 185 ss.; Cass. 5 giugno 1987, n. 4919, in *Dir. mar.* 1988, p. 737.

²⁷⁰.Cfr. Cass. 21 novembre 1981, n. 6218, in *Foro it.*, 1983, I, p. 185 ss.; Cass. 5 giugno 1987, n. 4919, in *Dir. mar.* 1988, p. 737.

²⁷¹.Cfr. M. PIRAS, *op. cit.*, p. 29.

²⁷².Cfr. E. VOLLI, *op. cit.*, p. 245.

CONCLUSIONI

In questo lavoro, dopo aver effettuato una preliminare analisi sul contratto di trasporto di cose, sui soggetti che lo compongono e sui rapporti fra questi intercorrenti, utili ad identificarne le rispettive obbligazioni, si sono esaminate le conseguenze che si riflettono sul contratto di trasporto stesso al verificarsi di quelle situazioni impeditive – non imputabili al vettore – attinenti alla fase della riconsegna, a quel delicato momento, cioè, in cui il vettore dovrebbe completare la propria prestazione ma non può avvalersi della collaborazione del destinatario per ottenere, così come normalmente previsto, la liberazione dall'obbligo di custodia e di riconsegna.

La struttura dell'art. 1690 cod. civ. è stata il punto di riferimento nell'analizzare i procedimenti previsti nel codice della navigazione, che il vettore ha la facoltà di avviare quando si presentino impedimenti alla riconsegna, sia perché ad esso si fa, in alcuni casi, espresso rinvio – come accade ad esempio nell'art. 450, comma 1, cod. nav. – sia perché, affiancato alle norme dettate dal codice della navigazione, ha rappresentato un utile terreno di confronto tra tecniche normative utilizzate per disciplinare fattispecie tra loro molto vicine.

Si è così avuto modo di analizzare come il legislatore, distinguendo tra il momento antecedente alla presenza nel contratto di trasporto del destinatario e quello successivo, impone al vettore, nel primo caso, di richiedere al mittente come comportarsi, nel secondo gli riconosce uno strumento per liberarsi dei rischi inerenti la merce e per conseguire quanto dovutogli, qualora sussistano contestazioni sull'*an* e sul modo della riconsegna al destinatario.

Quindi si è sottolineato che, nonostante l'arrivo a destino della merce, il destinatario, in quanto terzo rispetto al contratto di trasporto, non è obbligato ad accettare, né a rifiutare, né ad esternare in qualche modo la propria volontà riguardo

ad essa; egli può restare silente senza essere inadempiente o, comunque, responsabile di qualsivoglia danno per il vettore o il mittente.

Solo l'esistenza di diversi accordi con il mittente o il vettore può far sorgere un'obbligazione del destinatario riguardo alla riconsegna della merce.

Sia il silenzio, che il diniego, che l'irreperibilità del destinatario impongono al vettore di chiedere istruzioni al mittente.

Tale analisi ha così indotto a ritenere che analogamente può sostenersi per tutte quelle altre manifestazioni di volontà di contenuto tale da non potersi considerare mere richieste di riconsegna, ma vere e proprie proposte di modificazione del contratto di trasporto, perché sostanzialmente fonte di ulteriori obbligazioni per il vettore rispetto a quanto pattuito con il contratto di trasporto; si immagini, a tal fine, la richiesta di riconsegna in un luogo diverso da quello indicato dal mittente.

Si sono poi analizzate le diverse ipotesi previste dal legislatore, tra cui, anzitutto, quella in cui il destinatario possa essere irreperibile, cioè non sia rinvenibile all'indirizzo indicato dal mittente al vettore, all'atto della stipulazione del contratto di trasporto. Salva l'ipotesi che l'irreperibilità del destinatario sia da questi voluta, e quindi debba essere piuttosto qualificata come rifiuto alla riconsegna, si è visto che l'irreperibilità non è condizionata nel suo avverarsi al previo esperimento delle attività previste dall'art. 1687 cod. civ., perché in tal caso si confonderebbe con il ritardo nell'emissione della dichiarazione di volontà di richiedere la riconsegna, né si può considerare efficace l'offerta di riconsegna che avviene mediante avviso o esibizione della lettera di vettura, ai sensi dell'art. 1687 cod. civ., in difetto di reperibilità del destinatario.

Quindi la previsione dell'irreperibilità è sembrata piuttosto assimilabile a quella del ritardo.

Così se ne è dedotto che, se il vettore già in corso di trasporto abbia percezione dell'irreperibilità del destinatario al momento in cui potrebbe offrirgli la riconsegna, debba sin da quel momento – anche in virtù della regola che impone di eseguire il contratto secondo buona fede (art. 1375 cod. civ.) – chiedere istruzioni al mittente

senza attendere di completare la tratta, pur non potendosi qualificare l'irreperibilità come un «impedimento» all'esecuzione del trasporto stesso, nel senso indicato dall'art. 1687 cod. civ.

La seconda fattispecie che è stata analizzata è poi quella del ritardo. L'ipotesi che il destinatario ritardi nel richiedere la merce, si è visto, non coincide con quella in cui, avendone richiesto la riconsegna, sia in ritardo nell'eseguire quelle attività materiali necessarie a materialmente prenderla in consegna. La prima è costituita dal ritardo nell'emissione della dichiarazione di adesione al contratto; la seconda, disciplinata dall'art. 1690, comma 2, cod. civ., solamente dal ritardo nell'esecuzione del contratto, ormai concluso anche in capo al destinatario, ed è fonte di responsabilità del destinatario nei confronti del vettore.

Finché non vi sia richiesta di riconsegna, anche dopo l'arrivo della merce a destinazione, creditore della prestazione resta il mittente ed il vettore ad esso deve avanzare le sue pretese, anche di carattere risarcitorio per la mancata tempestiva presa in consegna della merce trasportata. E anche quando il vettore abbia chiesto istruzioni al mittente, nulla esclude che il destinatario possa richiedere ed ottenere, dopo un primo rifiuto, la riconsegna della merce in ritardo.

In tale ipotesi, i diritti nascenti dal contratto di trasporto non si estingueranno, salvo che il vettore non ne abbia già provocato la risoluzione, e quest'ultimo avrà diritto al risarcimento dei danni, comprensivi delle eventuali spese per le attività compiute secondo quanto previsto dall'art. 1686, comma 3, cod. civ.

Il caso più netto invece, in cui il destinatario manifesta una volontà negativa riguardo all'esecuzione del contratto, è stato lo spunto per analizzare il problema pratico che si può porre e cioè se il destinatario, una volta rifiutata l'adesione alla stipulazione, possa successivamente – mutando la propria decisione – aderirvi.

L'orientamento giurisprudenziale e dottrinale prevalente che è stato analizzato, ha ritenuto che, pur avendo il destinatario in un primo tempo rifiutato la stipulazione a proprio favore, essa resta aperta alla sua adesione, subordinatamente al fatto che il mittente abbia – a sua volta – rinunciato al diritto di disporre della merce stessa,

secondo quanto consentitogli dall'art. 1686 cod. civ., ed il vettore non si sia liberato nelle forme previste all'art. 1686, comma 2, cod. civ.

Il vettore, quando si verifichi una delle ipotesi sopra esposte, è tenuto a richiedere istruzioni al mittente e a darvi esecuzione, salvo che queste non siano attuabili.

Le istruzioni, peraltro, debbono essere richieste dal vettore senza ritardo, diversamente egli rischia di rispondere dei danni causati al mittente.

La giurisprudenza ha altresì sancito che tanto nella fase di richiesta, quanto nell'esecuzione delle istruzioni, il vettore ha il dovere di custodire la merce, permanendo la responsabilità *ex recepto*, finché egli non si sia liberato dai suoi obblighi attraverso lo strumento del deposito o della vendita di cui all'art. 1514 cod. civ.

Nel trasporto marittimo di cose determinate, disciplinato dall'art. 454 cod. nav. – applicabile, ai sensi dell'art. 951 cod. nav., anche al trasporto aereo «domestico» - il vettore può liberarsi addirittura dal dovere di richiedere istruzioni, sulla base di quanto sancito dalla giurisprudenza, per cui «la disposizione dell'art. 1690 cod. civ., che fa obbligo al vettore, nel caso di irreperibilità del destinatario, di richiedere immediatamente istruzioni al caricatore, non è applicabile al trasporto marittimo in quanto, in base all'art. 454 cod. nav., il vettore, il quale si avvalga della facoltà di consegna delle merci ad una impresa di sbarco, deve darne avviso al destinatario, se conosciuto, o all'indicato in polizza».

Se, invece, si tratta di trasporto marittimo di carico, l'orientamento giurisprudenziale prevalente afferma che il vettore non solo non può liberarsi con la consegna delle merci ad un'impresa di sbarco, ma addirittura soggiace al diritto di contrordine, così come previsto dall'art. 1685 cod. civ., in virtù del richiamo espresso contenuto nell'art. 450 cod. nav. E nell'ipotesi che abbia ricevuto istruzioni in contrasto con le disposizioni inderogabili di legge del luogo di scarico, egli deve rivolgersi al caricatore per averne istruzioni.

Si è dunque evidenziato un quadro di sostanziale soggezione del vettore alle determinazioni del mittente ed alla condotta del destinatario; ma se sul vettore grava l'onere di attivarsi presso il mittente, egli ha, per converso, il diritto di avere istruzioni dal mittente stesso, anche in ragione del fatto che l'incerto verificatosi (irreperibilità, rifiuto ecc..) ritarda il completamento della sua prestazione e che su di lui incombe, il dovere di custodire la merce.

Si è poi approfondita quella situazione, prevista dal legislatore, in cui qualcuno sicuramente intende ricevere la merce – dunque il diritto del mittente sulla merce stessa si estingue – ma è dubbio a chi, in quale misura ed in che tempo spetti la riconsegna.

Per chiarire tale dubbio si è visto, il vettore può - ma non ne ha l'obbligo - ricorrere al mittente per avere indicazioni, le quali non saranno vincolanti, poiché il vettore non deve ottenere indicazioni integrative/modificative del contratto da parte del mittente, ma solo elementi di chiarificazione di un contratto già completo nei suoi elementi.

Il vettore ha invece la facoltà di procedere al deposito o alla vendita, ai sensi, rispettivamente, degli artt. 1514 e 1515 cod. civ., dovendo altresì darne preventiva comunicazione al destinatario che abbia richiesto la riconsegna, in quanto soggetto ormai interessato alla merce. Per parte sua, anche il mittente ha diritto a riceverne avviso, pur essendo quest'ultimo estromesso dall'esercizio dei diritti sulla merce trasportata.

Le regole stabilite dal secondo comma dell'art. 1690 si applicano anche al trasporto aereo, essendo invece, quello marittimo di carico e – limitatamente al caso di opposizione alla riconsegna o di pluralità di destinatari (art. 454, comma 3, cod. nav.) – di cose determinate soggetto all'applicazione del secondo comma dell'art. 450 cod. nav., il quale, peraltro, contiene disposizione simile.

Molto più generica è risultata la disciplina uniforme del trasporto su strada che si limita a stabilire che, una volta richiesta la riconsegna, il destinatario si sostituisce

al mittente quanto al diritto di impartire istruzioni al vettore, senza apprestare per costui un rimedio liberatorio analogo a quello previsto dall'art. 1690 cod. civ.

Infine si è approfondita la questione della liberazione del vettore dagli obblighi derivanti dal contratto di trasporto, posto che, se non è dubbia l'attitudine liberatoria del deposito dal dovere di custodia, ormai trasferito al depositario, discutibile è la possibilità che il vettore si spogli anche del dovere di riconsegnare la merce.

Partendo dalla considerazione che il depositario non assume le obbligazioni discendenti dal contratto di trasporto, ma si fa carico di una nuova e diversa obbligazione di custodia, che nasce dal ricevimento della merce in deposito, si è dedotto che egli non agisce quale rappresentante o ausiliario del destinatario, bensì è chiamato in gioco dal vettore, che lo sceglie autonomamente secondo correttezza e buona fede.

E' apparso dunque chiaro come al deposito possa così essere riconosciuta una funzione liberatoria dall'obbligazione di custodia e conservazione della merce che non può indefinitamente gravare (nel futuro) sul vettore, ma non è risultata accettabile la previsione che allo stesso sia attribuita anche la funzione di garantire al vettore la possibilità di liberarsi, immediatamente e senza manifestazioni di volontà del destinatario, dalle obbligazioni discendenti dalle attività compiute (in passato) nella fase di esecuzione del contratto.

In altre parole, se è accettabile che cessi la responsabilità *ex recepto* per il futuro, non lo è il fatto che attraverso il deposito il vettore possa ottenere, quanto alle obbligazioni passate, gli stessi effetti sulla responsabilità *ex recepto* che otterrebbe con la consegna al destinatario, quando questo abbia solo derelitto la merce.

In tal senso deve essere letta l'affermazione della giurisprudenza secondo la quale «tale rapporto di deposito (pacificamente inquadrato nello schema del contratto a favore di terzo), strumentalmente indirizzato alla riconsegna delle cose al destinatario, libera il vettore dall'obbligo della riconsegna e quindi sostituisce ma non costituisce, esso stesso, riconsegna a mani del destinatario».

L'avente diritto potrà dunque rivolgersi al vettore per i danni o le perdite e questo, per liberarsi da responsabilità, dovrà provare che il danno si è verificato dopo la consegna all'impresa di sbarco.

Medesima ricostruzione è stata applicata dalla giurisprudenza al trasporto aereo, ma la stessa è stata superata dalla disposizione di cui al d. lgs. 15 marzo 2006, n. 151, secondo cui la responsabilità sta in capo al vettore «anche se prima della riconsegna le cose sono affidate, o nell'interesse del vettore per esigenze della scaricazione o per ottemperare a un regolamento aeroportuale, a un operatore di assistenza a terra o ad altro ausiliario»

E' possibile così concludere affermando che, con la previsione della disciplina degli impedimenti, il legislatore ha voluto regolare le situazioni di silenzio o di rifiuto del destinatario, unitamente ad altre nelle quali il vettore si trova a non poter eseguire la riconsegna, o a non poterla compiere in un quadro di certezza tale, da potersi giudicare sicuramente adempiente nel rapporto con il destinatario della prestazione. Si può in tale ottica ritenere che si sia voluto tutelare il vettore, consentendogli di sfuggire all'addebito di essere ritenuto inadempiente, quando il mancato o intempestivo adempimento possa essere frutto della condotta di soggetti diversi dal vettore medesimo – si pensi all'inadempienza del destinatario, o alla conflittualità tra terzi o del destinatario con il vettore.

Ma il legislatore ha voluto anche tutelare, in caso di disinteresse o impossibilità del destinatario naturale della prestazione ad accettarla, il soggetto in capo al quale, ai fini della riconsegna, persiste l'interesse al destino della merce, attribuendogli il potere di disporre della medesima come ritiene più utile. Infine ha voluto evitare, quando almeno un destinatario abbia dimostrato interesse alla riconsegna, che la conflittualità tra i possibili interessati alla riconsegna sia foriera del maggior pregiudizio economico possibile per questi.

Il vettore ha, infatti, un diritto-dovere di riconsegnare la merce all'avente diritto in funzione di realizzare l'interesse sostanziale di questo all'acquisto del possesso del bene, ma anche di liberarsi dagli obblighi posti a suo carico con la stipulazione del

contratto di trasporto. Egli cioè deve poter terminare l'esecuzione delle proprie obbligazioni.

BIBLIOGRAFIA

- ALIBRANDI A., *Appunti sull'art. 1689 cod. civ.*, in *Arch. circolaz.*, 1985
- ANTONINI A., *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008
- ANTONINI A. (coordinato da), *Trattato breve di diritto marittimo*, III, *Le obbligazioni e la responsabilità della navigazione marittima*, Milano, 2010
- ARENA A., *La polizza di carico e gli altri titoli rappresentativi del trasporto*, I, Milano, 1951
- ASQUINI A., *Contratto di trasporto*, nel *Commentario al codice civile*, di D'Amelio e Finzi, II,1, Firenze, 1947
- ASQUINI A., voce "*Trasporto di persone (Contratto di)*", nel *Novissimo Digesto Italiano*, 1957, 1969
- BERLINGIERI F., *Prescrizione e decadenza nel trasporto marittimo di merci*, Padova, 1953
- BERLINGIERI F., *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Milano, 1978
- BESSONE M., *Trattato di Diritto Privato*, Torino, 2006
- BOGLIONE A., *Riconsegna delle merci al destinatario*, in *Dir. mar.*, 2001
- BOI G., *Gli impedimenti all'esecuzione del contratto di trasporto marittimo*, Milano, 1990
- BRASIELLO T., *La responsabilità del vettore*, in *Giur. compl. Cass. civ.* 1955.
- BRUNETTI A., *Manuale di diritto della navigazione marittima ed interna*, Padova, 1947
- BUONOCORE V., *I contratti di trasporto e di viaggio*, in *Tratt. di dir. comm.*, III, Torino, 2003
- BUONOCORE V., *Manuale di Diritto commerciale*, Torino, 2003
- BUSTI S., *Contratto di trasporto terrestre*, XXVI, I, Milano, 2007
- CAGNASSO O., COTTINO G., *Contratti commerciali*, in *Tratt. Cottino*, IX, Padova, 2009
- CALICETI P., *Contratto e negozio nella stipulazione a favore di terzi*, Padova, 1994
- CARBONE S.M., *Le regole di responsabilità del vettore marittimo: dall'Aja ad Amburgo attraverso la giurisprudenza italiana*, Milano, 1984
- CASANOVA M., M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei Trasporti, La disciplina contrattuale*, Milano, 2007
- CATURANI G., SENSALÉ A., *Il Trasporto: esposizione critica di giurisprudenza e di dottrina*, Napoli, 1960, p. 104;

- COMENALE PINTO M., ZUNARELLI S., *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, Padova, 2009
- COTTINO G., *Il trasporto e la spedizione*, in *Trattato di diritto commerciale e diritto pubblico dell'economia*, diretto da F. Galgano, Padova, 1991, vol. XVI
- D'ALESSIO W., *Diritto dei Trasporti*, Milano, 2003
- DE VITA G., in *Monografie di diritto della navigazione* (raccolte da) A. LEFEBVRE D'OIDIO, Milano, 2008
- FALZEA A., *L'offerta reale e la liberazione coattiva del debitore*, Milano, 1947
- FERRARINI S., in *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947
- FERRI G., *Manuale di diritto commerciale*, Torino, 1977
- FERRI G., *Manuale di diritto commerciale*, X ed., Torino, 1996
- FIORENTINO A., *Diritto della navigazione*, Napoli, 1954
- FIORENTINO A., *I contratti navali*, seconda ed., Napoli, 1959
- GONNELLI P., MIRABELLI G., voce *Trasporto (contratto di)*, in *Enc. Dir.*, XLIV, Milano, 1992
- GRIGOLI M., *Profili del diritto dei trasporti nell'attuale realtà formativa*, Bologna, 2003
- IACUANIELLO BRUGGI M., PAOLUCCI L.F., *Il contratto di trasporto*, in *Giurisprudenza sistematica civile e commerciale*, Torino, 1979
- IACUANIELLO BRUGGI M., *Sul momento della riconsegna al destinatario del trasporto*, in *Giur. ital.*, 1970, I, 1
- LEFEBVRE D'OIDIO A., PESCATORE G., L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, Milano, 2011
- MANCA P., *Studi di diritto della navigazione*, Milano, 1959
- MANCUSO R., *Sbarco di ufficio e sbarco di amministrazione*, in *Studi mar.* 10/1981
- MESSINEO F., *Manuale di diritto civile e commerciale*, VIII ed., Milano, 1954
- PERRONE P., *In tema di consegna coattiva delle merci all'impresa aeroportuale*, in *Dir. Trasp.* 1993
- PIRAS M., *Gli ausiliari nel trasporto marittimo e aereo. Funzioni e responsabilità*, Cagliari, 2005
- PIRAS M., *L'assistenza a terra nel trasporto aereo*, Torino, 1999
- RICCARDELLI G., in *Rapporti tra vettore ed impresa di sbarco*, in *Riv. Dir. Nav.*, 1956, II

- RIGHETTI G., in *Trattato di diritto Marittimo*, I-1, Milano, 2001
- RIGUZZI M., *I contratti speciali. Il contratto di trasporto*, Torino, 2006
- RIGUZZI M., *La responsabilità del vettore per perdita o avaria dei bagagli*, in *La nuova disciplina del trasporto aereo*, Napoli, 2006
- RIGUZZI M., *Le imprese di handling: competenze e responsabilità*, in *Gli operatori aeroportuali: competenze e responsabilità*, Milano, 1996
- RINALDI BACCELLI G., *La responsabilità del gestore aeroportuale per la custodia delle merci dopo l'arrivo in aeroporto*, in *Dir. prat. av. civ.*, I/1993
- ROMANELLI G., *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1959
- ROSAFIO E. G., *Il trasporto aereo di cose, Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano, 2007
- STOLFI M., *Appalto. Trasporto*, in *Trattato di diritto civile*, diretto da G. Grosso e F. Santoro – Passarelli, Vallardi, Milano, 1961
- TORRENTE A., *Manuale di Diritto privato*, Milano, 2011
- TULLIO L., *Codice della navigazione*, Milano, 1990.
- VOLLI E., *Natura ed effetti dello sbarco di amministrazione*, in *Riv. dir. nav.*, 1958
- ZUNARELLI S., *La nozione di vettore: (contracting carrier ed actual carrier)*, Milano, 1987