

LA RISARCIBILITÀ DEL DANNO ALLE MERCI ED I CRITERI DELLA SUA LIMITAZIONE

SERGIO M. CARBONE *

Alla stessa stregua di quanto avviene in ogni sistema normativo relativo al risarcimento del danno, la corrispondente disciplina applicabile al trasporto marittimo di cose tende, in linea di principio, a garantire ai danneggiati un valore corrispondente all'effettiva diminuzione patrimoniale subita, e pertanto anch'essa è rivolta a garantire ai soggetti interessati al carico il danno effettivamente patito a seguito di eventi imputabili all'area di rischio propria del vettore marittimo. Peraltro, l'integralità di tale risarcimento è limitata (o condizionata) da alcuni vincoli che dipendono, da un lato, dall'applicazione alla specificità del trasporto marittimo dei più generali principi relativi al risarcimento del danno e, dall'altro, da alcuni caratteri propri delle disposizioni relative al trasporto marittimo.

In merito a quanto ora indicato l'uniformità di disciplina realizzata attraverso specifiche disposizioni adottate nella corrispondente normativa internazionale è stata assai modesta in occasione dell'elaborazione dell'originario testo della Convenzione di Bruxelles. In realtà, importanti aspetti relativi al risarcimento del danno conseguente alla spedizione marittima sono stati, quanto meno in allora (e in parte sono tutt'ora), regolati secondo principi propri dei vari ordinamenti statali che, volta a volta, rilevano al riguardo. In proposito, peraltro i risultati giurisprudenziali raggiunti nei vari ordinamenti hanno sopperito a tale carenza in virtù di risultati sostanzialmente coincidenti; tanto da potersi affermare che, di fatto, si è venuta a creare una sostanziale uniformità di disciplina anche di questi aspetti del trasporto marittimo di cui le progressive elaborazioni della normativa internazionale relativa al trasporto marittimo (in occasione dei Protocolli di Visby e di Bruxelles oltreché della Convenzione di Amburgo) non hanno avuto difficoltà ad operare, in buona sostanza, una razionalizzazione e una compiuta codificazione.

Anzitutto: la determinazione del danno risarcibile a seguito di perdita

* Prof. Ordinario di Diritto Internazionale nell'Università di Genova.

o avaria delle cose trasportate (e pertanto i criteri che rilevano al fine di stabilirne la misura della risarcibilità) a favore dei soggetti interessati al carico, deve essere stabilito con riferimento al loro prezzo corrente nel luogo e nel tempo della riconsegna. Si tratta di un principio che, nell'ambito dell'ordinamento italiano, trova la sua espressione nell'art. 1695 c.c. ed è applicato senza alcuna esitazione dalla relativa giurisprudenza anche con riferimento ai danni provocati alle merci trasportate a seguito del trasporto marittimo. Tanto che, in più occasioni e senza alcuna incertezza, se ne è affermata l'operatività con riferimento al trasporto marittimo senza alcuna esigenza di particolari sforzi argomentativi.

Il che, tra l'altro, è sicuramente dovuto al fatto che l'accennato criterio non è una novità dell'attuale codificazione essendo già stato accolto ed ampiamente impiegato ai danni relativi al trasporto marittimo, anche nel vigore dell'abrogato codice di commercio in virtù dell'art. 405. D'altro canto, esso è da tempo adottato anche negli ordinamenti di *common law* in cui si considera il principio ora indicato vera e propria « rule of thumb » per la determinazione dei danni da trasporto marittimo. Nessun dubbio, infatti, che essi debbano essere stabiliti sulla base del « sound market value » della merce trasportata « less arrived damaged market value ». E nessuno stupore, quindi, se, in occasione del Protocollo di Vichy, tale disciplina è stata normativamente recepita all'art. 4 par. 5 sub (b) laddove si precisa che, ai fini della determinazione dei danni subiti dalla merce trasportata, è necessario riferirsi « al valore delle merci nel luogo e nel giorno in cui esse sono state scaricate in conformità al contratto o nel giorno e nel luogo in cui esse avrebbero dovuto essere scaricate ».

La *ratio* della regola ora indicata, e la sua comune accettazione, consiste nel rilievo per cui le imprese di trasporto (in generale, ma soprattutto allorché eserciscono trasporti marittimi di linea sulla base di tariffe offerte al pubblico) non sono in condizione, a fronte di situazioni relative a danni che hanno effettivamente colpito lo stesso tipo di beni ed il cui trasporto è stato remunerato agli stessi prezzi, di sostenere l'alea di forti oscillazioni dei risarcimenti per danni subiti dalle merci in funzione della prospettazione oggettiva e/o della posizione specifica del creditore del trasporto marittimo. Il che si giustifica anche a vantaggio degli stessi soggetti creditori delle prestazioni dovute dal vettore in quanto interessati ad un rapido sistema di liquidazione del danno sulla base di parametri certi e rivolti a garantire parità di trattamento dei vari soggetti.

Un sistema, quindi, che, a fronte di tariffe certe ed uniformi relative alla prestazione del servizio di trasporto marittimo per lo stesso tipo di merci, privilegia criteri altrettanto certi e predeterminati al fine di garantire che uniformi siano anche i criteri di risarcimento del danno subito da parte dei soggetti interessati al carico. Tanto più che, diversamente da quanto si verifica per qualsiasi altro tipo di rapporto contrattuale, è difficile immaginare che il vettore marittimo di un trasporto di linea possa essere consapevole, ed in grado di valutare lo specifico impatto economico, degli effetti dei suoi inadempimenti (e/o comunque degli

eventi il cui rischio è compreso nell'ambito della sua responsabilità) sui soggetti creditori della sua prestazione (e cioè, soggetti interessati al carico).

Quanto ora indicato legittima, quindi, una ricostruzione teorica della disciplina relativa al risarcimento del danno derivante da trasporto rivolta a porne il fondamento sulla base dell'esigenza di operare una valutazione « reale o oggettiva del danno » in contrapposizione alla regola generale che ne impone la determinazione secondo il criterio « patrimoniale » o « soggettivo ». Il che ha trovato sicura adesione da parte della giurisprudenza allorché ha precisato che il riferimento al valore del bene trasportato nel luogo della sua riconsegna deroga alla disciplina generale nel senso che « prescinde da ogni considerazione attinente al particolare interesse del danneggiato e quindi anche all'effettivo prezzo pagato per la merce perduta o avariata ». Pertanto, la disciplina in esame, proprio in quanto rivolta ad ottenere la determinazione del calcolo derivante da perdita o avaria secondo il valore corrente del bene trasportato, è stata intesa come rivolta a prendere in considerazione ed a riferirsi soltanto ad un elemento obiettivo, cioè al prezzo che le cose trasportate avevano nel luogo e nel tempo della riconsegna » con l'indicazione che « tale prezzo... rappresenta l'ammontare del danno con esclusione di qualsiasi altro indennizzo ».

Tale ricostruzione esclusivamente in termini oggettivi del « danno risarcibile » subito dai soggetti interessati al carico risulta ormai inequivocamente confermata da quanto attualmente dispone d'art. 4.5 (b) della Convenzione di Bruxelles a seguito delle modifiche, precisazioni e/o chiarimenti al riguardo in occasione del Protocollo di Visby. Infatti, il necessario, esclusivo ed oggettivo riferimento « al valore delle merci nel luogo e nel giorno in cui esse sono scaricate in conformità al contratto o nel giorno o nel luogo in cui esse avrebbero dovuto essere scaricate », secondo le espressioni impiegate dalla norma in esame, indica ormai senza residua incertezza che si deve prescindere, nella valutazione del danno, da qualsiasi altro elemento eventualmente rilevante al riguardo. Ed in questo senso, pertanto, sembrano senz'altro superabili quelle incertezze interpretative avanzate da una parte della dottrina a proposito dell'art. 1696 cod. civ. per cui, a seguito di eventi sopravvenuti ipotetici, è possibile ridurre la somma dovuta al di sotto degli importi ora indicati.

In altri termini, il riferimento inequivoco (ed esclusivo) operato dall'art. 4.5 (b) del Protocollo di Visby al valore di mercato della merce trasportata nel luogo e nel giorno in cui essa è scaricata indica chiaramente che, in tale luogo e data, il credito del risarcimento si sostituisce al bene patrimoniale leso il cui valore risarcibile, pertanto, non può ridursi al di sotto di tale ammontare a precludere dalla sorte ipotetica che la merce avrebbe avuto se fosse stata consegnata, e quindi anche ove risulti che sarebbe perita in un incendio del magazzino dei ricevitori della stessa o che il suo valore di mercato sarebbe diminuito. E cioè, proprio perché in virtù della disciplina in esame, alla disponibilità del bene patrimoniale si sostituisce il credito corrispondente al suo valore

(o alla differenza rispetto al suo valore) alla data e nel luogo di consegna, risulta indifferente la sorte e/o l'andamento del mercato che avrebbe subito la merce se fosse stata effettivamente consegnata ai soggetti interessati al carico. Il che si giustifica, nella situazione in esame, proprio in virtù dell'eccezionale applicazione della « determinazione oggettiva » o « reale » del danno, in deroga al criterio generale che, almeno normalmente, ne impone, invece, una valutazione secondo parametri patrimoniali propri del soggetto che ha effettivamente subito il danno comprensivi degli eventi sopravvenuti ipotetici cui quest'ultimo e il suo patrimonio sono esposti.

Le considerazioni che precedono, quindi, consentono anche di precisare che, ai fini della determinazione del danno alla merce trasportata, non rileva — e non si deve fare neppure riferimento (a meno che esista una precisa indicazione contrattuale in tal senso che, peraltro, non può che operare solamente a favore dei soggetti interessati al carico secondo quanto sarà meglio precisato in appresso) — il prezzo al quale la merce sarebbe stata effettivamente venduta a terzi. E ciò sia nel caso in cui tale prezzo risulti superiore sia nel caso in cui emerga che esso è in realtà inferiore a quello di mercato. È stato, infatti, ed in tempi ormai risalenti (chiaramente oltreché in modo assai convincente), espresso che la determinazione del danno sulla base del « prezzo di mercato » costituisce la misura oggettiva del risarcimento dovuto dal vettore marittimo « independently of any circumstances peculiar to the plaintiff ». Pertanto, anche nei casi in cui risulti che il valore di cessione del bene trasportato a terzi da parte dei soggetti interessati al carico sia inferiore al suo valore di mercato nel luogo ed alla data della consegna, è a tale valore di mercato che si deve, comunque, fare riferimento. Il che appare largamente giustificato sia in funzione delle già accennate esigenze di « determinazione oggettiva o reale del danno » collegate all'uniformità delle tariffe praticate ed alla mancata conoscenza degli effetti che possono derivare ai soggetti interessati al carico a seguito degli eventi di cui deve rispondere il vettore, sia in funzione dell'esigenza di garantire agli interessati al carico di sostituire il bene perduto o danneggiato con altro equivalente nel luogo e/o alla data della sua consegna per evitare i danni, derivanti dai suoi rapporti contrattuali relativi a tale bene, il cui ammon-tare non è in ogni caso necessariamente limitato al loro valore contrattuale.

Per altro verso, la stessa prospettiva ora indicata consente anche di precisare che il valore di mercato del bene nel luogo ed alla data della sua consegna costituisce, quanto meno di fatto, e salvo i casi eccezionali di cui in appresso, anche il limite massimo della responsabilità del vettore marittimo in quanto gli permette di evitare la risarcibilità « di ogni altro danno che il mancato arrivo a destinazione della merce può causare all'avente diritto ». Si tratta di una conclusione che discende agevolmente dall'analisi di come, di fatto, opera il criterio in esame e giustifica al riguardo le indicazioni (emerse a seguito dell'intervento) della delegazione inglese (in occasione del dibattito che ha preceduto l'approvazione del Protocollo di Visby), allorché si è precisato che « the value of the cargo actually lost or damaged at the place and time at which such

cargo is discharged or, in case of loss, should have been discharged » rappresenta il, e di fatto opera come, « carrier's upper or maximum limitation of liability »; e non è, pertanto, solamente « une mode de calcul » del danno effettivamente subito dalla merce come invece esattamente affermato, con maggior precisione e rigore scientifico, dal Presidente della Commissione redattrice del testo finale del Protocollo di Visby.

In realtà, è ben vero che la funzione della disciplina prevista nell'art. 4 par. 5 (b) consiste nella codificazione uniformatrice delle disposizioni abitualmente adottate per il calcolo dei danni relativi alle perdite ed alle avarie al carico; ed è anche vero, come è stato in precedenza indicato, che la somma risultante da tale calcolo è comunque dovuta a prescindere dall'esistenza e dalla prova di un effettivo danno subito da parte dei soggetti interessati al carico. Ma è altrettanto vero che, nella misura in cui le modalità di calcolo ora indicate consentono di stabilire l'importo dovuto dal vettore, esse determinano, al tempo stesso, il limite entro cui il vettore è tenuto a rispondere di tali danni proprio perché nella pratica, assai raramente, questi ultimi sono valutabili, in virtù di qualsiasi criterio alternativo che tenga conto della effettiva situazione in cui si trovano i soggetti interessati al carico, ad un livello inferiore rispetto all'importo dovuto secondo l'applicazione dei criteri di calcolo di cui alla disciplina in esame.

In questo senso, quindi, sembra corretto ritenere che il criterio di valutazione del danno secondo il « sound market value » della merce trasportata sia derogabile a favore dei soggetti interessati alla merce adottando criteri compensativi maggiormente rispondenti alla determinazione del danno effettivamente subito da questi ultimi. Per converso, si deve ritenere illegittimo, e pertanto invalido a sensi della normativa di diritto uniforme (che, come è noto, ne stabilisce l'inderogabilità a danno dei soggetti interessati al carico (art. 3 par. 8), l'adozione convenzionale di qualsiasi criterio di calcolo del danno alle merci trasportate che ne comporti una liquidazione ad un livello inferiore rispetto al loro valore di mercato nel luogo della sua riconsegna. Pertanto, nessuna incertezza nel ritenere che se le c.d. *invoice clauses* determinano l'effetto da ultimo indicato, esse devono ritenersi illegittime ed invalide.

Quanto ora indicato, consente, pertanto, di precisare che, in presenza di specifiche circostanze, il criterio di calcolo dei danni alla merce trasportata sulla base del suo valore di mercato nel tempo e nel luogo di riconsegna possa essere derogato, a favore dei soggetti interessati al carico, in maggiore coerenza con l'esigenza di garantire a loro favore un risarcimento corrispondente al danno effettivamente subito a seguito di eventi imputabili all'area di rischio propria del vettore marittimo.

Ed, in realtà, di tale esigenza si è resa interprete la normativa di diritto uniforme ed il sistema italiano di diritto della navigazione. Tanto che, a quest'ultimo proposito, proprio in funzione della possibilità concessa alle parti di modificare il livello del limite di responsabilità del vettore marittimo attraverso l'indicazione in polizza del valore della merce trasportata, si è affermato la legittimità costituzionale del predetto

limite nonostante la sua riconosciuta esiguità (Corte cost. 19 novembre 1987, n. 401). Ne risulta, quindi, una disciplina che consente di indicare in polizza il particolare valore della mercetrasportata al fine di garantire il risarcimento del danno integrale effettivamente sofferto dai soggetti interessati marittimo. In questo senso, infatti, è stata già formulata l'originaria versione dell'art. 4.5 della Convenzione di Bruxelles del 1924 e nello stesso senso ne sono stati ripresi i contenuti in occasione della riformulazione di tale paragrafo a seguito dell'approvazione del Protocollo di Visby (art. 4.5 sub lett. a).

Pertanto, tale dichiarazione di valore costituisce semplicemente presunzione del corrispondente danno eventualmente subito dai soggetti interessati alla merce a seguito della loro perdita e/o delle loro avarie: pertanto, rispetto ad esso, il vettore sarà sempre in grado di provare che il danno effettivamente subito dai soggetti interessato al carico è inferiore rispetto al valore della merce dichiarata in polizza (art. 4.5 sub. lett. f). Ed in tal caso al solo danno effettivo sarà limitato l'obbligo relativo al risarcimento del danno. Ma non soltanto. Il vettore, secondo i principi generali relativi ai criteri di determinazione del danno risarcibile, potrà limitare la somma risarcibile ad un importo inferiore al valore dichiarato in polizza qualora dimostri che con una somma inferiore a quella dichiarata è possibile ricomprare sul mercato altra merce i cui caratteri e qualità sono identiche a quelle della merce perduta e/o danneggiata. Eppure, allorché sia possibile provare che una parte dei danni conseguenti alla perdita e/o all'avaria della merce avrebbe potuto essere evitata con l'impiego dell'ordinaria diligenza, o a maggior ragione allorché tali danni sono stati di fatto evitati anche se in virtù di circostanze oggettive indipendenti sia dal vettore sia degli stessi soggetti interessati al carico. Il che si verifica sicuramente allorché, ad esempio, gli aventi causa dei soggetti interessati al carico provvedono ad adempiere regolarmente le loro obbligazioni relative alle merci trasportate nonostante le eventuali avarie da esse subite in occasione del trasporto marittimo.

Resta, comunque, da chiarire che, assai raramente, la deroga ora indicata opera nella pratica. Infatti, la dichiarazione in polizza del valore della merce caricata comporta necessariamente l'aumento del corrispondente nolo secondo parametri abitualmente assai elevati. Dal che, peraltro, molto difficilmente traggono significativo vantaggio i soggetti che concludono il contratto di trasporto sia nel caso in cui essi siano gli acquirenti della merce trasportata sia nel caso in cui ne siano i venditori. Infatti, se sono gli acquirenti che hanno l'interesse e la convenienza a dare giuridica rilevanza al valore effettivo della merce, ciò può realizzarsi più proficuamente nel corrispondente contratto di assicurazione contro i rischi del trasporto per la cui copertura e per la cui valutazione del relativo premio gli assicuratori abitualmente non richiedono che analoga dichiarazione sia esplicitata in polizza di carico ed in particolare nei confronti del vettore marittimo. Se al contrario si tratta dei venditori, essi difficilmente ricevono qualche vantaggio dell'inserimento nel contratto di trasporto dell'effettivo valore della merce, quanto meno in

tutti i casi (e sono la stragrande maggioranza dei casi) in cui i rischi conseguenti al trasporto marittimo sono trasferiti a carico dei loro aventi causa sin dal momento della caricazione delle merci trasportate. Il che è tanto più vero se il valore del nolo è compreso nel prezzo della compravendita.

In questo senso, quindi, sembra da condividere l'affermazione di quella parte della dottrina a giudizio della quale « il caricatore avrà un interesse da inserire in polizza la dichiarazione di valore solo quando la merce viaggia a suo rischio e non è assicurata ». Il che, peraltro, è ipotesi del tutto eccezionale. Tanto che, proprio in funzione di tale eccezionalità e del suo conseguente limitato rilievo pratico, le Regole di Amburgo hanno eliminato la specifica disciplina relativa alla dichiarazione di valore della merce trasportata sostituendola con la più generale facoltà delle parti di adottare limiti alla responsabilità del vettore marittimo più elevati rispetto a quelli inderogabilmente indicati nella normativa di diritto uniforme.

Resta, comunque, praticamente impossibile ottenere, sia in virtù della disciplina della Convenzione di Bruxelles sia in virtù delle Regole di Amburgo, che l'effettivo valore della merce trasportata sia valutata in rapporto alla specifica utilità patrimoniale dei soggetti interessati al carico, e non già sulla base dei criteri oggettivi di cui ai precedenti paragrafi, senza che una corrispondente dichiarazione al riguardo sia inserita in polizza. In realtà, la pratica, i cui risultati sono stati confermati e rinnovati anche in occasione dei più recenti casi giurisprudenziali, non ha avuto esitazione nel rilevare che una valutazione della merce trasportata in funzione delle specifiche utilità da essa ricavabili da parte dei soggetti interessati al carico non può dedursi dalle conoscenze altrimenti ricavabili dal vettore marittimo in merito al loro effettivo impiego. Un esempio. In un caso assai famoso venne escluso che la sola conoscenza da parte del vettore marittimo di trasportare componenti meccanici destinati alla realizzazione di un impianto industriale, la cui costituzione venne di fatto ritardata a seguito della perdita di alcuni di tali componenti in occasione del loro trasporto marittimo, fosse di per sé sufficiente al fine di ottenere il risarcimento del danno effettivamente subito dai soggetti interessati al trasporto.

Tanto più che, come è stato più ampiamente osservato in un altro caso, la conoscenza delle pratiche e delle specifiche esigenze dei soggetti interessati al carico da parte del vettore marittimo risulta inferiore a quella abitualmente ricorrente tra soggetti interessati ad altri rapporti come si verifica ad esempio tra soggetti partecipi ad un rapporto di compravendita) « *who probably know far more about one another's business* »). Quindi, al fine di pretendere il risarcimento del danno effettivamente subito, i soggetti interessati al carico devono dimostrare che il vettore marittimo aveva di fatto, o doveva avere, una specifica conoscenza dell'importanza e dell'impiego della merce trasportata sulla base di loro inequivocche indicazioni. Il che, peraltro, può avvenire anche induttivamente attraverso la sola espressa indicazione dell'aumento del limite della responsabilità del vettore marittimo, oltre i parametri in-

derogabilmente fissati dalla normativa di diritto uniforme, in funzione delle specifiche esigenze dei soggetti interessati al carico.

In mancanza delle inequivoche indicazioni di cui al paragrafo precedente, ai fini del risarcimento del danno relativo a perdite o avarie alle merci trasportate, si dovrà, quindi, prendere in considerazione solamente il loro valore di mercato nel tempo e nel luogo di riconsegna secondo quei parametri di valutazione « oggettiva e reale » del danno su cui, ormai da tempo, normative nazionali e disciplina di diritto uniforme indicano risultati convergenti. Nessuno stupore, pertanto, se la maggiore attenzione della giurisprudenza e della dottrina sia stata proprio riservata alle precisazioni del significato da attribuire alla determinazione del valore di mercato della merce trasportata.

Ed al riguardo non si è avuta esitazione nell'affermare che allorché esiste una (i) quotazione in borsa delle merci andate perdute o danneggiate non vi è dubbio che è a tale quotazione che bisogna rifarsi. Solo nel caso in cui tale quotazione non esista sarà possibile utilizzare il (ii) prezzo dei listini ufficiali di tali prodotti nel tempo e luogo della loro prevista consegna (come, ad esempio, si verifica a proposito del petrolio grezzo e/o dei prodotti petroliferi). Qualora, neppure in tal caso, sia possibile individuare un « prezzo corrente » delle merci trasportate sarà consentito fare riferimento al loro (iii) prezzo di vendita usuale, nel luogo e alla data dello sbarco, di merci della stessa natura. Il che potrà essere determinato facendo riferimento a vari elementi tra i quali la pratica giurisprudenziale ha, volta a volta, soprattutto privilegiato (a) il prezzo della fattura delle merci « emessa dal mittente nei confronti del destinatario perché corrispondente ad una presunzione semplice che nei normali rapporti tra imprenditori commerciali venga praticato il prezzo di mercato » quanto meno nei casi in cui si tratti di merci oggetto di « contrattazioni largamente generalizzate » oppure (b) il « prezzo di origine maggiorato dei costi di trasporto e di assicurazione oltretutto del plusvalore da trasferimento » oppure (c) le valutazioni peritali specialmente se effettuate in contraddittorio tra le parti (anche se relative alla liquidazione del rapporto assicurativo) sulla base di motivazioni tecniche precise (come ad esempio si verifica nel caso di liquidazioni operate da periti di fiducia dell'assicuratore quali sono, appunto i c.d. commissari di avaria). Tali criteri, d'altro canto, trovano una sicura conferma ed una più compiuta espressione normativa nell'art. 4.5 sub lettera (b) del testo della Convenzione di Bruxelles integrato a seguito delle modifiche ad esso apportate in occasione del Protocollo di Visby. E lo stesso silenzio mantenuto al riguardo dalle Regole di Amburgo ne conferma, e non già ne pone in discussione, la ormai consolidata applicazione.

In difetto di precise determinazioni ricavabili dagli elementi ora indicati, peraltro, non resterà che affidarsi alla valutazione equitativa da parte del giudice secondo il principio generale di cui nel nostro ordinamento è espressione la norma prevista nell'art. 1226 cod. civ. Ma, nel caso in cui nel luogo e al tempo della consegna delle merci siano operanti « prezzi d'imperio » è a questi ultimi che bisogna rifarsi, e non già a quelli eventualmente concorrenti del c.d. « mercato parallelo » o « mer-

cato libero », così come nessun rilievo potrà essere assegnato alle valutazioni equitative da parte del giudice. In tal senso, infatti, dopo alcune incertezze originariamente presenti soprattutto nelle decisioni dei giudici di merito, si è, a mio avviso, definitivamente ed esattamente, osservato che è ai prezzi d'imperio, e più in generale al regime vincolistico delle merci nel luogo e tempo di loro consegna, che bisogna rifarsi per stabilirne il valore ai fini del risarcimento del corrispondente danno.

Il che è sicuramente da condividere sia perché la misura del danno alla merce trasportata non sembra possa essere dimostrata dalla invalidità legale » del corrispondente prezzo sia perché la stessa esistenza di un regime vincolistico e/o di impero esclude rilevanza giuridica meritevole di tutela a determinazioni contrattuali e/o previsioni legali diverse da quelle operanti e consentite nell'unico luogo che rileva ai fini dell'esecuzione del contratto di trasporto marittimo: e cioè, il luogo di prevista consegna delle merci.

Non resta, infine, da precisare che, ai fini della determinazione del risarcimento del danno dovuto da parte del vettore marittimo, dal valore di mercato delle merci trasportate nel luogo di loro consegna nel senso ora precisato devono essere dedotti gli esborsi non effettuati, a seguito della perdita e/o avaria di tali merci, da parte dei soggetti interessati al carico, proprio perché prima dei corrispondenti pagamenti esse sono andate perdute oppure sono risultate di valore inferiore rispetto al prezzo di mercato in quanto avariate. Si tratta, soprattutto, delle spese che abitualmente gravano sui destinatari del trasporto marittimo e sono assolutamente necessarie alla effettiva immissione della merce trasportata nel mercato del suo luogo di destinazione: e cioè, le spese portuali relative alla scaricazione e/o al deposito nei magazzini doganali delle merci l-treché le altre spese accessorie dello stesso tipo quali, ad esempio, le spese doganali.

In tal senso si esprimeva, nell'ambito dell'ordinamento italiano, in termini assolutamente inequivoci l'art. 405 cod. comm. ab, mentre nulla di preciso al riguardo è precisato sia nell'attuale disciplina di diritto interno relativa al trasporto marittimo sia nella corrispondente normativa di diritto uniforme. Peraltro, a favore della soluzione ora indicata si è chiaramente espressa la giurisprudenza che, ancora di recente, non ha avuto esitazione nell'affermare che « dal prezzo corrente va detratto l'importo delle somme dovute al vettore per il trasporto regolarmente effettuato e per le spese accessorie da esso anticipate ».

D'altro canto, invece, qualora le spese accessorie relative alle merci trasportate siano state effettuate da parte del soggetto interessato al ritiro delle merci nonostante la loro perdita e/o la loro avaria, anche se « rendered futile by the breach », esse dovranno essere rimborsate, ed incluse nel prezzo di mercato (delle merci perdute e/o variate) sulla base del quale deve essere determinato l'importo del danno risarcibile.

Oltre a tali spese dovranno, comunque, essere anche compresi nella misura del risarcimento del danno a carico del vettore marittimo gli interessi e la svalutazione monetaria nella misura massima in cui essa

è dipendente dal ritardo nell'effettivo pagamento della somma dovuta a titolo di risarcimento del danno. Al riguardo, però, non esiste una identità di valutazioni e di soluzioni nell'ambito dei vari ordinamenti, e gravi dissensi tutt'ora permangono in dottrina rispetto al momento da cui far decorrere il calcolo della svalutazione e degli interessi. A mio avviso, peraltro, tale momento deve necessariamente essere quello in cui si sono verificate la perdita e/o l'avaria alla merce. Infatti, secondo quanto affermato nei precedenti paragrafi, poiché il bene patrimoniale andato perduto o risultato avariato deve considerarsi sostituito da un credito corrispondente al suo valore di mercato (o alla differenza rispetto a tale suo valore) alla data e nel luogo di consegna, appare logico che questo momento esso conservi integralmente tale suo effettivo valore e produca interessi.

Né si può osservare in senso contrario che fino a quanto il corrispondente debito è determinato da parte del giudice (essendo sino ad allora impossibile considerare tale debito come « liquido ») non può esservi mora del debitore e pertanto non può essere posta a suo carico la svalutazione monetaria ed il pagamento degli interessi. In realtà, come esattamente precisato in caso assai famoso, la mora è già implicita nell'inadempimento da parte del vettore all'obbligazione di consegnare la merce trasportata nelle condizioni in cui è stata ricevuta nel luogo ed alla data prevista nel contratto di trasporto: è da tale momento, quindi, che devono decorrere gli effetti economici che ne comportano adeguamento al diminuito potere di acquisto della moneta.

E neppure si può osservare che a tale soluzione sono d'ostacolo il principio nominalistico (proprio perché l'originaria obbligazione del vettore marittimo rimasta inadempita ha per oggetto la riconsegna di beni e non già il pagamento di una indeterminata somma di denaro) o imprescindibili esigenze equitative rivolte ad evitare ingiustificati arricchimenti da parte del creditore del vettore inadempiente. In realtà, attraverso la rivalutazione dell'indennizzo determinato a sensi dell'art. 1696 ca o 4.5 lettera (b) del Protocollo di Visby, i soggetti interessati al carico si limitano a ricevere solamente « l'equivalente economico di quanto avrebbero dovuto ricevere se fossero stati soddisfatti nel momento in cui sorse il loro diritto ». Il che, tra l'altro, appare come l'unica soluzione coerente con ogni più elementare razionalizzazione giuridica dei risultati dell'analisi economica della distribuzione dei rischi relativi all'inadempimento soprattutto laddove si indica, come esigenza primaria da soddisfare, che a seguito di tale inadempimento « siano privilegiate soluzioni relative al corrispondente risarcimento del danno quanto meno equivalenti al costo dell'adempimento ». In questo senso, quindi, se la svalutazione del valore monetario della merce non consegnata (andata perduta o avariata rispetto al luogo ed al momento della sua destinazione) non dovesse operare a carico del vettore marittimo dal momento della sua mancata consegna, o della sua consegna in condizioni avariate, sino al momento della sua effettiva liquidazione da parte del giudice, si può addirittura ritenere che ciò comporterebbe non solo esiti ingiusti a danno dei soggetti interessati alla merce, ma anche risultati anti-econo-

mici rispetto ad un equilibrato sviluppo del sistema normativo dei trasporti marittimi internazionali.

Quanto sino ad ora indicato vale con riferimento ai criteri di risarcibilità del danno alle merci trasportate in caso di loro perdita o avaria. Problemi diversi e differenti soluzioni devono, invece, essere considerati allorché si tratti di danni dipendenti dal ritardo nella consegna delle merci trasportate.

Anzitutto, però, una precisazione che opera anche come limite all'eccezionalità, ed alla giustificazione della diversità, del regime risarcitorio relativo al ritardo della consegna delle merci trasportate. E cioè, allorché a seguito del ritardo si producono perdite o avarie ai beni oggetto dell'obbligo di trasferimento posto a carico del vettore marittimo, nessun dubbio che tal danno debba essere risarcito ed il relativo risarcimento debba avvenire seconda i parametri valutativi già esaminati.

In tal caso, infatti, a tacer d'altro, è assai difficile distinguere e/o individuare le perdite e/o le avarie alle merci esclusivamente dovute al ritardo differenziandole da quelle che avrebbero potuto essere evitate attraverso l'adozione di appropriate misure preventive da parte del vettore marittimo nell'esercizio della sua « diligenza professionale » nonostante il ritardo anche nei casi esso non gli sia imputabile. Pertanto, qualsiasi diversità di disciplina relativa al risarcimento del danno subito dai soggetti interessati al carico in funzione della circostanza che la relativa perdita e/o avaria è dipesa da ritardo è sempre stata valutata del tutto inopportuna. Tanto che, anche in occasione dell'elaborazione delle Regole di Amburgo, ove pur si è prevista una normativa speciale relativa ai criteri di risarcimento dei danni da ritardo, si deve ritenere che siano escluse dall'operatività di tale disciplina speciale le situazioni in cui il danno provocato da ritardo è consistito nella perdita o nell'avaria delle merci trasportate. In questo senso, in particolare, merita di essere ricordato l'intervento della delegazione statunitense che si è preoccupata di precisare quanto ora indicato senza alcuna opposizione, o incertezza valutativa, da parte delle altre delegazioni statali sia in occasione dei lavori preparatori alle, sia in occasione della stessa conferenza diplomatica che ha approvato le Regole di Amburgo.

Per quanto riguarda, invece, la *ratio* alla base della disciplina speciale relativa al risarcimento dei danni provocati da ritardo che non consistono nella perdita o avaria delle merci trasportate, se ne trovano già tracce evidenti in alcuni casi giurisprudenziali del passato assai risalenti relativi a trasporti marittimi in cui a seguito del ritardo alla riconsegna si è verificata una c.d. perdita di valore delle merci a causa dei mutamenti dovuti al cattivo andamento del mercato tra il momento in cui i beni trasportati sono stati effettivamente consegnati ed il numero in cui avrebbero dovuto giungere a destinazione sulla base della normale pratica o sulla scorta dell'impiego da parte del vettore della ragionevole diligenza professionale specifica al tipo di trasporto e di tragitto.

In occasione della soluzione di queste controversie, infatti, nell'ambito dei vari ordinamenti, si sono privilegiate argomentazioni rivolte

a limitare, sino di fatto ad escludere, il risarcimento del danno in tal modo provocato a seguito del ritardo. Ed in particolare si è osservato riesce a dimostrare che era noto, o ragionevolmente certo, anche al vettore che i danni in esame sono risarcibili solamente nella misura in cui si che i beni trasportati, da un lato, non sarebbero stati venduti sino al momento del loro arrivo e, dall'altro, sarebbero stati ceduti subito dopo il loro arrivo. In altri termini, solo una precisa conoscenza e prevedibilità da parte del vettore degli effetti derivanti dalla perdita di valore sul mercato dei beni trasportati per la specifica situazione in cui si trovano i soggetti interessati al carico ne può giustificare la risarcibilità del corrispondente danno.

In realtà, la vera giustificazione storica di quanto ora esposto si trova nell'oggettiva incertezza della durata del trasporto marittimo risalente ai tempi in cui la tecnica impiegata consisteva quasi esclusivamente nella navigazione a vela. Appare, quindi, del tutto naturale che allorché la navigazione a vela è stata progressivamente sostituita dalla navigazione a vapore siano divenuti più rigorosi anche i criteri relativi al risarcimento del danno provocato a seguito della perdita di mercato subita dalle merci trasportate a seguito del loro ritardo nella consegna. Infatti, proprio perché a seguito dell'impiego di tale tipo di navigazione i tempi massimi di durata di un trasporto marittimo su un determinato traghetto sono largamente prevedibili, e pertanto è ragionevole ritenere che di tale circostanza se ne avvalgano i soggetti interessati al carico, appare necessario che il vettore marittimo tenga debitamente conto di tale circostanza e consideri come normale che « the state of the market at the reasonably calculated date of the arrival may well be a vital factor present to the minds of both parties at the time of making the contract ».

Nella prospettiva ora indicata, quindi, mentre l'affidamento da parte dei soggetti interessati al carico relativo alla possibilità di giovare del valore di mercato della merce trasportata entro il prevedibile periodo di durata del trasporto marittimo è stato considerato nel passato come del tutto eccezionale, e rilevante solo in quanto espressamente indicato nel contratto di trasporto (in quanto in tal modo debitamente portato a conoscenza del vettore), nei tempi più recenti si è assistito ad una completa inversione di tendenza. E cioè, il valore di mercato della merce trasportata nel momento della sua prevista riconsegna è considerato come una circostanza sulla quale legittimamente i soggetti interessati al carico possono fare affidamento e di cui il vettore deve necessariamente tenere debito conto: pertanto, rispetto ad essa devono essere risarciti anche i conseguenti danni relativi alla perdita di mercato dovuta ad un ritardo nella durata del trasporto oltre la normale tollerabilità dipendente da eventi imputabili al vettore.

Pertanto, nonostante l'accennata inversione di tendenza nella valutazione della risarcibilità dei danni da ritardo per le perdite di valore sul mercato delle merci oggetto del trasporto marittimo, non si può certo negare che tutt'ora esistano notevoli difficoltà ad ottenere in concreto il risarcimento dell'effettivo danno in tal modo subito da parte dei sog-

getti interessati al carico. Infatti, non solo la tradizione, ma soprattutto gli stessi principi generali relativi al risarcimento del danno operano in questo senso. Già abbiamo accennato alla difficoltà di prova della « prevedibilità » del danno provocato dal ritardo per la perdita di valore sul mercato della merce trasportata, e della sua conoscenza, da parte del vettore che pur ne costituiscono presupposto essenziale al fine di ottenerne il relativo risarcimento. Ma, oltre a tali circostanze, sia la possibilità di evitare il danno attraverso misure adottabili da parte dei soggetti interessati al carico sia la necessità che il danno relativo alla perdita di valore sul mercato dei beni trasportati risulti come « conseguenza immediata e diretta » della loro ritardata riconsegna (che costituiscono elementi essenziali per la valutazione dell'effettiva risarcibilità anche di questo tipo di danno) operano nel senso di rendere estremamente difficile ed incerta qualsiasi iniziativa rivolta ad ottenere l'effettivo risarcimento.

Tanto più che, assai spesso, in polizza sono previste specifiche clausole rivolte ad escludere la risarcibilità dei danni provocati da ritardo, o quanto meno a renderne difficoltoso l'effettivo risarcimento. Il che sembra essere consentito alle parti in quanto è tutt'altro che certo che la mozione di « pertes ou dommage des marchandises ou concernant celles-ci » di cui all'art. 4.5 della Convenzione di Bruxelles si estenda anche ai danni da ritardo o si limiti soltanto a comprendere nella disciplina inderogabile di diritto uniforme le c.d. « physical loss or damage » delle merci trasportate.

Ma soprattutto perché la giurisprudenza è tutt'ora assai propensa, in generale ed a prescindere dalla presenza di specifiche clausole contrattuali, a giustificare il vettore — alla stessa stregua di quanto si verifica con riferimento a qualsiasi debitore di una prestazione specifica — del ritardo se non si prova una sua specifica colpa rilevante al riguardo. Pertanto, non sarà necessaria la prova da parte sua di una causa ad esso non imputabile che ne giustifichi il ritardo, ma sarà sufficiente che risulti la mancanza di una sua specifica colpa al fine di escludere la risarcibilità dei danni provocati da ritardata consegna delle merci trasportate. E nella stessa prospettiva da anche operato la nozione di tollerabilità del ritardo di cui è stata adottata un'applicazione tale da escludere la risarcibilità dei conseguenti danni allorché sia mancata una precisa indicazione relativa all'essenzialità del termine oppure tale essenzialità del termine di consegna non sia giustificata alla stregua del giudizio di buona fede.

Le considerazioni ora indicate valgono anche, ed a maggior ragione, per gli altri possibili danni relativi alle c.d. « economic losses » provocate dal vettore marittimo ai soggetti interessati al carico a seguito della sua ritardata riconsegna. E cioè, anche con riguardo ai danni provocati a causa (i) del ritardato impiego della merce trasportata oppure (ii) della responsabilità in cui i soggetti interessati al carico sono incorsi nei confronti dei loro aventi causa per il mancato rispetto della data di consegna della merce trasportata oppure (iii) della perdita di profitti sperati, valgono, a maggior ragione, le stesse valutazioni che, quanto meno, di fatto rendono difficilmente risarcibile il danno relativo alla perdita di

valore sul mercato delle merci trasportate a seguito della loro ritardata consegna.

Nessuno stupore, quindi, se, nel momento in cui, in occasione dell'elaborazione delle Regole di Amburgo, si è deciso di comprendere nell'ambito di applicazione della normativa inderogabile di diritto uniforme anche i danni relativi a « economic losses » dipendenti da ritardo nella consegna delle merci trasportate (che non ne comportano, quindi, perdita o avaria), si è ritenuto opportuno superare tutte le difficoltà relative alla prova di tale danno ed alla sua imputabilità al vettore marittimo assimilandone la disciplina a quanto previsto in generale a proposito degli altri danni provocati alle merci trasportate. In questo senso, infatti, dispone chiaramente l'art. 5.1 delle Regole di Amburgo che comprende nel suo ambito di operatività, il regime della responsabilità del vettore marittimo relativa al « prejudice » subito dai soggetti interessati al carico sia con riguardo alle « pertes ou dommages subis par les marchandises » sia con riguardo al « retard à la livraison ». Pertanto, nessuna incertezza che il ritardo nella riconsegna delle merci trasportate comporta la responsabilità del vettore marittimo secondo principi identici a quelli relativi alle perdite o avarie delle merci trasportate; e da ciò discende, quindi, l'obbligo di risarcimento anche dei conseguenti danni dovuti alla fluttuazione negativa del mercato e/o alla mancanza della tempestiva disponibilità delle merci e non solamente dei danni dipendenti dalle perdite e/o dalle avarie a seguito di tale evento provocate alle merci.

Peraltro, la normativa delle Regole di Amburgo si preoccupa anche di precisare le circostanze in presenza delle quali il ritardo rileva ai fini della risarcibilità dei danni che ne sono derivati. Si deve trattare, in particolare, di una situazione in cui « le merci non sono consegnate nel porto di discarica previsto nel contratto di trasporto entro il termine di cui è ragionevole richiedere l'osservanza da parte di un vettore diligente tenuto conto delle circostanze del caso » (art. 5.2). Il che, a mio avviso, necessariamente comporta (data l'inderogabilità pattizia della normativa di diritto uniforme a vantaggio dei soggetti interessati al carico) che eventuali clausole, relative al termine di consegna, derogatorie in senso favorevole al vettore marittimo rispetto a quanto indicano per la stessa rotta i normali standards professionali e la pratica commerciale, saranno valide solo entro limiti assai precisi.

Esse, infatti, potranno operare ed essere concretamente applicate soltanto se coerenti con i requisiti che la giurisprudenza ha già messo in rilievo con riferimento alla Convenzione di Bruxelles allorché si è trattato di valutare la validità delle clausole di « deviation » relative a scostamenti della rotta che hanno provocato la perdita o l'avaria delle merci trasportate. Pertanto, si deve trattare di un accordo rivolto ad autorizzare « una ragionevole deviazione il cui limite è costituito ad un tempo dall'utilità e convenienza per la nave stessa e da ciò che nell'uso è invalso per viaggi aventi le medesime caratteristiche: fuori di questo limite la clausola è « nulla ». Ma non soltanto. L'accordo dovrà essere anche « espresso ». Nel caso di rapporti contrattuali nei confronti

dello stesso caricatore, a proposito dei quali (secondo principi analoghi a quanto si verifica a proposito delle intese rivolte a legittimare la caricazione sopra coperta) la relativa menzione in polizza al fine di renderlo opponibile nei confronti dei terzi dovrà essere chiaramente espressa e non già risultare solo genericamente formulata tra le condizioni generali del trasporto.

In breve, quindi, un accordo che legittimi la consegna delle merci oltre i tempi risultanti dalla applicazione degli « standards » professionali relativi alla specifica spedizione marittima non potrà considerarsi validamente esistente ed operante allorché la facoltà di « deviation » sia soltanto prevista, secondo ricorrenti clausole di stile, nelle condizioni generali di polizza. Ed a maggior ragione tale facoltà di deviazione non sarà riconosciuta al vettore se quest'ultimo la invoca in virtù di una generica riserva indicata a proprio favore nelle tariffe del trasporto di linea esposte al pubblico.

Per quanto riguarda, invece, la determinazione del termine di consegna della merce nei casi in cui non esista uno specifico accordo convenuto tra vettore e caricatore, le Regole di Amburgo indicano che esso deve essere stabilito in conformità a quanto « sarebbe ragionevole richiedere ad un vettore diligente avuto riguardo alle circostanze del caso ». Il che rinvia necessariamente, anzitutto, alla pratica del commercio internazionale operante nel traffico marittimo e relativa allo specifico trasporto. D'altro canto, le nozioni di « ragionevolezza » e di « diligenza » usate nello stesso contesto indicano chiaramente come nella determinazione della data di consegna non si possa fare a meno di tenere nel debito conto che il vettore deve coordinare tra loro differenti carichi (spesso in diversi porti) al fine di realizzare un servizio a prezzi ragionevoli. Pertanto, è naturale che il caricatore non possa pretendere un trattamento delle sue merci tale da garantirgli tempi minimi di sosta per la caricazione e per la scarica dovendosi valutare al riguardo anche l'interesse della spedizione alla caricazione delle altre merci da trasportare sulla stessa rotta. Inoltre, l'espresso richiamo nell'art. 5.2 alle specifiche circostanze del sesso legittimano il vettore ad invocare, a giustificazione del ritardo (ed ad esclusione della sua responsabilità), tutti gli eventi al di fuori del suo « ragionevole » controllo (ad esempio, congestione dei porti interessanti alla spedizione, condizioni meteorologiche avverse non prevedibili, difficoltà o ritardi nei passaggi attraverso i canali ecc.) che possono incidere sui tempi di effettuazione del trasporto.

Da quanto esposto nel paragrafo precedente emerge, pertanto, chiaramente che le Regole di Amburgo — alla stessa stregua di quanto si è verificato a suo tempo nell'ambito dell'ordinamento italiano — non hanno avuto incertezze nel ricondurre la risarcibilità delle c.d. « economic losses » provocate da ritardo alla riconsegna alla stessa disciplina prevista per i casi di perdita o avaria. Questo risultato normativo, peraltro, non poteva non produrre reazioni da parte degli ambienti collegati alle imprese di trasporto marittimo, quanto meno, al fine di limitare la risarcibilità di tali danni.

Ed in questa prospettiva, in particolare, si giustifica la speciale di-

disciplina dei « danni da ritardo » prevista nell'art. 6.2 delle Regole di Amburgo che ne precisa i limiti indicando, a tale fine, la « somma corrispondente a due volte e mezzo il nolo pagabile per le merci che hanno subito il ritardo, ma non eccedente l'ammontare totale del nolo pagabile in base al contratto di trasporto di merci per mare ». Infatti, alla stessa stregua di quanto si è verificato per gli altri tipi di trasporto (e soprattutto con riferimento ai trasporti ferroviari ed ai trasporti terrestri), nel momento in cui si sancisce in modo inequivoco la risarcibilità delle perdite conseguenti alle fluttuazioni di mercato, ed alla mancata tempestiva disponibilità delle merci, provocate da ritardo, si provvede al tempo stesso a commisurarne la risarcibilità all'entità del solo prezzo del trasporto. E cioè, si prevede la limitazione del risarcimento dei danni dipendenti da « economic losses » in funzione del corrispettivo dovuto per il trasporto marittimo.

Si tratta, pertanto, di una somma che ha il significato di una indennità, o meglio di un sistema di liquidazione dei danni a forfait, piuttosto che di un vero e proprio risarcimento del danno, e sotto questo profilo si deve ritenere che la prova del danno effettivo subito dal destinatario, al fine di poterne pretendere il pagamento, ne risulti assai agevolata. Infatti, la norma in esame mentre ha sostituito al risarcimento dei danni effettivamente subiti dai soggetti interessati al carico un indennizzo parametrato al prezzo del trasporto, ha anche consentito entro tale limite l'esonerazione della prova dell'effettivo danno subito a seguito di « economic loss » provocata dal ritardo. Si crea, così, una presunzione che opera a favore dei soggetti interessati al carico. Tale presunzione, peraltro, contrariamente a quanto osservato da alcune delegazioni in occasione delle discussioni che hanno preceduto l'approvazione dell'articolo in esame, opera *iuris tantum* in quanto si deve ritenere che ammetta la prova contraria da parte del vettore marittimo che il danno effettivamente non esista o, quanto meno, non esiste nella misura dell'indennizzo previsto dalla norma in esame. Infatti, le presunzioni *iuris et de iure*, avendo carattere eccezionale, devono essere espresse ed inequivoche, mentre tali caratteri non è possibile rinvenire nella disciplina al riguardo adottata nelle Regole di Amburgo.

Qualora, peraltro, il ritardo nella consegna delle merci superi i sessanta giorni l'indennità ora indicata può apparire del tutto inadeguata a risarcire il danno effettivamente subito da parte dei soggetti interessati al carico. Si comprende, così, la ragione per cui, in tal caso, è consentito a questi ultimi di considerare « le merci come perdute » e pretendere, pertanto, il maggiore importo previsto per questo tipo di danno (a sensi dell'art. 6 (a) delle Regole di Amburgo) operando un vero e proprio « abbandono delle merci al vettore » che, invece, come è noto, non è consentito nel vigore del sistema normativo della Convenzione di Bruxelles.

Tale « abbandono » se, da un lato, comporta il diritto da parte dei soggetti interessati al carico di ottenere il risarcimento del danno nei limiti quantitativi e secondo i parametri valutativi fissati nell'art. 6 (a) (di cui ci occuperemo in appresso), dall'altro, esclude che essi possano

pretendere la riconsegna della merce anche se provvedono a restituire le somme ricevute a titolo di indennizzo da parte del vettore marittimo. Infatti, in mancanza di una espressa previsione che riconosce tale diritto (come, invece, indicano gli articoli 30 C.I.M. e 20 della C.M.R.) ai soggetti interessati al carico, non sembra possibile attribuire a loro favore questa facoltà di ritornare sulla scelta operata in merito al c.d. abbandono della merce al vettore senza il consenso e a volontà di quest'ultimo.

In ogni caso, se a seguito del ritardo si verificano perdite o danni alle merci trasportate l'indennizzo dovuto per il ritardo può accumularsi a quanto dovuto a fronte di tali perdite o danni. Peraltro, il relativo importo non può, cumulandosi a quanto dovuto per le perdite e/o danni alle merci, superare i limiti indicati all'art. 5 (a) per il risarcimento del danno conseguente a perdite o danneggiamento alla merce.

Summary

The rules of the carriage of goods by sea basically guarantee to those who suffered the loss a value corresponding to the effective loss, but this principle operates with some limitations.

Originally the Brussels Convention didn't explain at all this matter, so the problems were solved by the different national laws time to time applicable and by the decisions of the courts. Such decisions were incorporated in Visby and Brussels Protocols and in the Hamburg Rules.

For what concerns the determination of the damage to be compensated, both Italian and common law decisions of the courts consider as a reference the price of the goods carried by sea at the moment and in the place of the delivery.

On the basis of such principle the lost or damaged good may be replaced by the sound market value of the goods, and such presumed value of the loss operates in favour of the subjects interested in the delivery, because the sound market value is presumed to be always applicable. The carrier may however prove that the effective damage caused by the loss or damage of the goods corresponds to a smaller amount compared to that deriving from the direct application of the criteria of the sound market value.

When the damages are caused by delay in delivery the rules of compensation are the same as those mentioned above, if the delay causes loss or damage to the goods, but change if the delay only causes the so called « economic losses ».

As a principle, an economic loss caused by delay in delivery should be compensated only if the carrier knew and could foresee the damage before the delay occurred; being such event very difficult to be proved, the economic losses caused by delay in delivery usually aren't compensated.

With the Hamburg Rules the situation has been clarified in favour of the shipper, and the economic losses caused by delay in delivery are considered as any other damage caused by loss or damage to goods. In order to assure the application of this principle, the Rules clarify

that the time of delivery may be decided by the parties, but such clauses will be void if the agreed time of delivery is not reasonable compared to normal standards in similar cases. If the parties do not agree on the time for delivery, it must be considered automatically applicable « the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case ».

The Hamburg Rules, by admitting the compensation of the « economic losses », limit the carrier's liability to an amount equivalent to two and a half the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.

Résumé

La discipline normative appliquée au transport des marchandises par mer tend à garantir aux victimes une valeur qui couvre réellement les dommages subis suite aux risques du transport dans ce secteur.

Comme les résultats jurisprudentiels sur cette question sont parvenus à des résultats semblables (Accord de Bisby, de Bruxelles et Convention de Hambourg), on a eu tendance à créer finalement une uniformité de la discipline même pour ces aspects du transport maritime.

En ce qui concerne, en particulier, la détermination des dommages-intérêts à verser, les décisions des tribunaux prennent comme référence le prix des marchandises transportées par mer au moment et sur le lieu de la livraison.

Sont ensuite traités les différents aspects du dédommagement pour les retards de livraison, en se référant également à l'accord de Hambourg.