

**DALLE REGOLE DELL'AJA-VISBY ALLE REGOLE DI ROTTERDAM  
EFFETTI DEL CAMBIAMENTO SUL COMMERCIO MARITTIMO**

*Genova, 19/20 ottobre 2009*

**Analisi comparata delle Regole dell'Aja-Visby e delle Regole di Rotterdam\***

**1. Premessa**

La nuova *Convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea*, predisposta dall'UNCITRAL sulla base di un progetto iniziale del Comité Maritime International e adottata dalla Assemblea generale delle Nazioni Unite l'11 dicembre 2008, è stata aperta alla firma a Rotterdam il 21 settembre 2009<sup>1</sup>. Sebbene l'Italia, pur avendo partecipato attivamente alla redazione del progetto di questa convenzione, non figuri tra gli Stati che in tale occasione l'hanno firmata, si confida che tale firma avvenga nel prossimo futuro. Comunque appare opportuno porsi il problema della sua successiva ratifica. Tale problema può essere considerato sotto diversi punti vista, tra i quali assume notevole importanza quello dei riflessi della nuova normativa sul traffico marittimo, e cioè dei vantaggi e degli svantaggi che la sua applicazione può produrre nei confronti delle varie categorie di operatori: armatori, caricatori e ricevitori, terminalisti, agenti marittimi, vettori terrestri su strada e ferrovia nonché assicuratori, P&I Clubs e banche.

Ed è appunto da questo punto di vista che si propone di considerarlo, operando un raffronto tra il regime attualmente in vigore nei traffici internazionali, basato principalmente sulla Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico come modificata dai Protocolli del 1968 e del 1979 ("Hague-Visby Rules") e il regime attuato con la nuova convenzione che sarà nota come "Rotterdam Rules".

Tale raffronto avrà luogo con riguardo ai seguenti aspetti dell'attuale disciplina uniforme e di quella futura, basata sulle Regole di Rotterdam:

- ambito di applicazione
- inderogabilità della disciplina uniforme e suoi limiti
- obbligazioni del vettore e regime della sua responsabilità
- ausiliari del vettore
- obbligazioni del caricatore e regime della sua responsabilità
- documenti di trasporto e loro equivalente elettronico
- consegna
- rapporti tra le parti durante il trasporto
- limiti della responsabilità del vettore
- giurisdizione
- arbitrato

---

\* Questa analisi comparata è stata predisposta dai relatori Prof. Francesco Berlingieri e Prof. Stefano Zunarelli.

<sup>1</sup> In tale giorno essa è stata firmata dai seguenti Stati: Congo, Danimarca, Francia, Gabon, Ghana, Grecia, Guinea, Nigeria, Norvegia, Olanda, Polonia, Senegal, Spagna, Stati Uniti, Svizzera, Togo. Essa è stata successivamente firmata da Armenia, Camerun e Madagascar.

## 2. Ambito di applicazione

### *Regole dell'Aja-Visby*

Tre sono i criteri adottati per individuarne l'ambito di applicazione, e cioè quello geografico, quello documentale e quello temporale.

Sotto il profilo geografico le Regole dell'Aja-Visby si applicano ai trasporti internazionali che hanno inizio in uno Stato contraente, nonché quelli in relazione ai quali viene emessa una polizza di carico in un Stato contraente (esse si applicano inoltre in base all'accordo delle parti). Quindi esse non si applicano a un trasporto che non ha inizio in uno Stato contraente (tale è il caso ad esempio per un trasporto che ha inizio in Brasile, in Cina o nelle Filippine) salvo che la polizza di carico sia invece emessa in uno Stato contraente.

Sotto il profilo documentale esse si applicano soltanto se in relazione al trasporto viene emessa una polizza di carico o un titolo similare.

Sotto il profilo temporale, esse si applicano dall'inizio della caricazione delle merci a bordo della nave alla fine del loro sbarco, per cui le fasi della prestazione del vettore precedenti e successive (deposito delle merci nei suoi magazzini, loro movimentazione nell'ambito portuale, ecc.) sono soggette alla legge regolatrice del contratto di trasporto. Non solo, ma in base alla prevalente giurisprudenza italiana, ove il vettore abbia stipulato un contratto di trasporto comprensivo di fasi terrestri (trasporto *door-to-door*), anche la fase marittima del trasporto non è più soggetta alle Regole dell'Aja-Visby, bensì al regime generale del trasporto previsto dal codice civile (se è applicabile la legge italiana). Quindi, in base a tale giurisprudenza, il vettore, anche con riguardo ad una perdita delle o ad un danno alle merci durante la fase marittima del trasporto non può tra l'altro invocare gli *excepted perils* previsti dall'art. 4 § 2 delle Regole dell'Aja-Visby o il limite del risarcimento previsto dal loro art. 4 § 5.

### *Regole di Rotterdam*

Il criterio fondamentale è quello della natura del contratto: le Regole di Rotterdam si applicano ai contratti di trasporto "*wholly or partly by sea*": la loro applicazione, quindi, si estende ai contratti *door-to-door* purché comprendano una fase marittima. A questo si aggiunge un criterio, anch'esso nuovo, basato sul tipo di traffico: come regola generale esse si applicano al trasporto di linea mentre non si applicano al trasporto diverso da quello di linea. Il criterio basato sul tipo di documento è utilizzato marginalmente, per individuare le eccezioni alla regola generale di cui sopra, e cioè per escludere dal loro ambito di applicazione alcuni casi di trasporto di linea e per includervi invece alcuni casi di trasporto non di linea: in base all'art. 6 le Regole di Rotterdam infatti non si applicano nel trasporto di linea quando il contratto è documentato da un charter party o altro contratto per l'utilizzazione della nave o di spazio a bordo della stessa (quale, ad esempio, lo *slot charter*) mentre si applicano al trasporto non di linea quando in relazione ad esso non viene emesso un charter party ma soltanto un documento di trasporto.

Sotto il profilo geografico l'ambito di applicazione è maggiore, poiché comprende tutti i trasporti internazionali in relazione ai quali il luogo di consegna, il porto di caricazione, quello di sbarco o quello di riconsegna si trova in uno Stato contraente. L'internazionalità del trasporto deve riguardare non solo il trasporto nella sua globalità, e cioè l'appartenenza del luogo di ricevimento della merce da parte del vettore o del luogo della sua consegna al destinatario a Stati diversi, ma anche la tratta marittima.

Anche sotto il profilo temporale l'ambito di applicazione è più esteso, poiché esso comprende tutto il periodo che inizia con il ricevimento delle merci da parte del vettore e ha termine con la loro consegna al destinatario. Esse, quindi, si applicano a tutte le fasi del trasporto, salvo che, se le fasi terrestri sarebbero state soggette ad una diversa convenzione internazionale (e.g. la CMR) ove fosse stato per esse stipulato un separato contratto, tale convenzione, se obbligatoriamente applicabile, regola il regime della responsabilità del vettore e il termine per l'esercizio dell'azione (art. 26).

### 3. Inderogabilità della disciplina uniforme e suoi limiti

#### *Regole dell'Aja-Visby*

Le Regole dell'Aja-Visby stabiliscono in linea generale nel § 8 dell'art. 3 la nullità di ogni patto che esonera o limita la responsabilità del vettore e di ogni patto di cessione del beneficio della assicurazione. Quindi prevedono nell'art. 6 una eccezione a tale regola e la liceità di clausole di esonero, purché non contrarie all'ordine pubblico, e purché non venga emessa una polizza di carico e il trasporto abbia per oggetto carichi tali da giustificare una convenzione particolare.

#### *Regole di Rotterdam*

Le Regole di Rotterdam mantengono, sia pure con una formulazione lievemente diversa, l'eccezione alla regola generale del carattere cogente della disciplina della responsabilità prevista dall'art. 6 delle Regole dell'Aja-Visby, estendendola peraltro al trasporto di animali vivi, escluso invece dall'ambito di applicazione delle Regole dell'Aja-Visby.

Esse inoltre prevedono, sia pure subordinatamente alla osservanza di determinate condizioni, la libertà contrattuale con riguardo ai contratti di volume<sup>2</sup>, che sono utilizzati in particolare per il trasporto di containers nel traffico da e per gli Stati Uniti. La caratteristica di tali contratti, che costituiscono in un certo senso una evoluzione dei c.d. *tonnage agreements*, è quella di avere per oggetto determinati quantitativi di containers o altri carichi in una serie di trasporti successivi. Tuttavia la libertà contrattuale, che è esclusa con riguardo alle obbligazioni dei contraenti che hanno riflessi sulla sicurezza (navigabilità della nave, informazioni del caricatore sulle merci e sulla eventuale loro natura pericolosa), non è operante se il contratto ha natura di contratto di adesione ed è condizionata alla conoscibilità degli esoneri da parte del caricatore<sup>3</sup> nonché alla sua possibilità di concludere un contratto soggetto alle Regole di Rotterdam. La deroga inoltre opera soltanto nei rapporti tra vettore e caricatore e non è

<sup>2</sup> La definizione di contratto di volume nell'art. 1 n. 2 delle Regole di Rotterdam, è la seguente: "“Contratto di volume” significa un contratto di trasporto che prevede il trasporto di una specifica quantità di merci in una serie di spedizioni durante un periodo di tempo convenuto. La specificazione della quantità può includere un minimo, un massimo o una forcella.”

<sup>3</sup> L'art. 80 così dispone nel suo § 2:

“2. Una deroga in base al paragrafo 1 di questo articolo è vincolante solo quando:

(a) il contratto di volume contenga una enunciazione evidente che deroga a questa Convenzione;  
 (b) il contratto di volume sia (i) stato oggetto di una negoziazione individuale o (ii) specifichi in modo evidente le disposizioni del contratto di volume che contengono la deroga;  
 (c) al caricatore sia consentito e di ciò gli sia data notizia, di concludere un contratto di trasporto in base a termini e condizioni che rispettano questa Convenzione senza alcuna deroga consentita da questo articolo;  
 e  
 (d) la deroga non sia (i) incorporata *per relationem* ad un altro documento né (ii) inclusa in un contratto di adesione non soggetto a negoziazione.”

opponibile ai terzi, giratari del documento di trasporto negoziabile o cessionari del contratto di trasporto, se non é stata ad essi resa nota a da loro approvata per iscritto.

#### 4. Obbligazioni del vettore e regime della sua responsabilità

##### 4.1. *Obbligazioni del vettore*

###### *Regole dell'Aja-Visby*

In base alle Regole dell'Aja-Visby il vettore ha l'obbligo (art. 3 § 1) di esercitare una ragionevole diligenza prima e all'inizio del viaggio per rendere la nave navigabile, armarla e equipaggiarla in modo appropriato e predisporre le stive e le altre parti della nave destinate al carico in condizioni atte a riceverlo e conservarlo. Se peraltro nel corso del viaggio la nave fa scalo in altri porti e ivi carica altre merci, l'obbligazione si rinnova, anche se con riguardo a tali merci. In oggi comunque la possibilità di invocare questa limitazione temporale dell'obbligo di navigabilità quasi certamente urta contro le disposizioni in materia di sicurezza del Codice ISM<sup>4</sup>.

###### *Regole di Rotterdam*

Le obbligazioni previste dalle Regole dell'Aja-Visby con riguardo alla navigabilità della nave sono state mantenute dalle Regole di Rotterdam, ma sono state rese continuative: il vettore cioè ha non solo l'obbligo di esercitare una ragionevole diligenza per porre le nave in condizioni di navigabilità all'inizio del viaggio, ma ha anche l'obbligo di mantenerla in tali condizioni durante tutto il corso del viaggio. Naturalmente il criterio in base al quale accertare l'esercizio della diligenza varia per la nave in navigazione rispetto alla nave in porto, in quanto la possibilità di intervenire quando la nave è in navigazione è molto più ridotta.

##### 4.2. *Regime della responsabilità*

###### *Regole dell'Aja-Visby*

Come è noto, le Regole dell'Aja-Visby contengono nell'art. 4 § 2 un elenco di pericoli eccettuati che sono qualificati come casi di esonero. In realtà soltanto quelli menzionati nelle lettere a) e b), che riguardano la responsabilità del vettore per colpe dell'equipaggio nella navigazione e nel gestione tecnica (*management*) della nave e in relazione a danni causati da incendio, sono veri casi di esonero, mentre tutti gli altri sono soltanto, secondo l'opinione prevalente, casi di inversione dell'onere della prova. In deroga al principio generale secondo cui il preponente risponde delle colpe dei suoi preposti, attualmente il vettore non è quindi responsabile per i danni sofferti dal carico nel caso, ad esempio, di urto imputabile a colpa dell'equipaggio e dei danni sofferti dal carico in conseguenza di errori dell'equipaggio nella gestione tecnica della nave. Poiché tuttavia risponde dei danni al carico causati da errori nella gestione della nave con

---

<sup>4</sup> International Management Code for the safe operation of ships and for pollution prevention (International Safety Management (ISM Code) adottato con delibera A.741 (18), diventato obbligatorio con l'entrata in vigore il 1° luglio 1998 del Capitolo IX della SOLAS. L'art. 1.4 del Codice ISM elenca sub (3) tra i "*functional requirements*" del SMS la definizione di "*lines of communications between, and amongst, shore and shipboard personnel*" e sub (4) le "*procedures for reporting accidents and non-conformities*" con le disposizioni del Codice ISM. L'art. 9.1 a sua volta dispone che il SMS "*should include procedures ensuring that non-conformities, accidents and hazardous situations are reported to the Company, investigated and analysed with the objective of improving safety and pollution prevention*".

riferimento al carico, come, ad esempio, imperfetta chiusura dei boccaporti, errori nella manovra di valvole con il conseguente bagnamento del carico, ecc., per poter invocare l'esonero in questo secondo caso il vettore deve dimostrare che l'errore riguarda il *management* della nave e non del carico; prova sovente difficile, tenuto anche conto della tendenza della giurisprudenza di limitare il più possibile i casi di esonero.

Per quanto concerne la distribuzione dell'onere della prova manca una normativa chiara, risultando solo dall'art. 4 § 2 che il vettore, se intende invocare la ricorrenza di un pericolo eccettuato, deve fornirne la prova.

#### *Regole di Rotterdam*

Gli esoneri per colpa nautica e per colpa nella gestione tecnica (*management*) della nave previsti dall'art. 4 § 1(a) delle Regole dell'Aja-Visby sono state soppressi nelle Regole di Rotterdam ed è prevedibile che la loro abolizione ridurrà notevolmente il contenzioso. Inoltre è stato soppresso l'esonero per danni da incendio causato da colpa dell'equipaggio, l'incendio essendo diventato semplicemente uno degli *excepted perils* che comportano la presunzione di irresponsabilità, salvo prova contraria.

Le Regole di Rotterdam disciplinano inoltre in modo chiaro e completo nell'art. 17 la distribuzione dell'onere della prova. Esse precisano anzitutto che il vettore è responsabile per la perdita, il danno o il ritardo se l'avente diritto prova che esso si è verificato durante il periodo compreso tra il ricevimento delle merci dal parte del vettore e la loro consegna al destinatario; pertanto l'avente diritto deve anzitutto fornire tale prova. Quindi il vettore può escludere la sua responsabilità provando alternativamente che la causa della perdita, del danno o del ritardo non è imputabile a colpa sua o delle persone dei cui atti egli è responsabile ovvero è stato causato da uno dei pericoli eccettuati ma subito chiarisce che in questo secondo caso non si tratta di esonero, ma soltanto di inversione dell'onere probatorio in quanto la responsabilità del vettore sussiste se l'avente diritto prova, alternativamente a) che la colpa del vettore o di una persona dei cui atti egli è responsabile ha causato o contribuito a causare il pericolo eccettuato invocato dal vettore, b) che un evento non compreso nell'elenco dei pericoli eccettuati ha contribuito a causare la perdita, il danno o il ritardo, ovvero c) che la perdita, il danno o il ritardo è stato probabilmente causato dalla innavigabilità della nave. Infine nel caso sub (b) il vettore ha ancora la possibilità di provare che l'evento invocato non è dipeso da colpa sua o delle persone dei cui atti è responsabile e in quello sub (c) che egli ha esercitato una ragionevole diligenza per porre e mantenere la nave in condizioni di navigabilità.

### **5. Gli ausiliari del vettore**

#### *Regole dell'Aja-Visby*

Le Regole dell'Aja-Visby sono applicabili ai preposti del vettore, ma non agli ausiliari indipendenti. L'art. 4bis infatti, dopo aver previsto nel § 1 che le sue disposizioni relative agli esoneri e limitazioni di responsabilità del vettore sono applicabili sia nel caso di azione contrattuale sia in quelle di azione extracontrattuale, così dispone nel suo § 2:

“Se una tale azione è promossa contro un preposto del vettore [il quale non sia un ausiliario indipendente], quest'ultimo può avvalersi degli esoneri e dei limiti di responsabilità che il vettore può invocare in base a questa Convenzione.”

Gli ausiliari indipendenti, siano essi sub-vettori o ausiliari terrestri, che operano nei porti, sono quindi soggetti alla legge applicabile secondo le disposizioni di diritto internazionale privato del foro. Inoltre il caricatore e il destinatario, non avendo con essi un rapporto contrattuale, possono agire nei loro confronti soltanto in via extracontrattuale, con la conseguenza che da un lato hanno l'onere della prova della loro colpa e dall'altro non possono vedersi opporre una limitazione della responsabilità né il termine annuale di prescrizione.

#### *Regole di Rotterdam*

Le Regole di Rotterdam prevedono in linea generale la responsabilità del vettore per la perdita, il danno o il ritardo delle merci imputabile a tutti i preposti e ausiliari indipendenti. Esse inoltre hanno creato, nell'ambito generale della categoria degli ausiliari indipendenti, denominati "*performing parties*", la sotto-categoria delle "*maritime performing parties*" che comprende non solo i sub-vettori, ma anche tutti gli ausiliari che operano nell'ambito portuale.<sup>5</sup> Quindi tali ausiliari, che includono i terminalisti, le imprese di imbarco e sbarco, le imprese di trasporto che operano nell'ambito portuale, le imprese di deposito e i magazzini generali, rientrando tra le *maritime performing parties* sono soggetti alle Regole di Rotterdam, e nei loro confronti caricatore e destinatario hanno una azione contrattuale. La certezza della normativa applicabile costituirà per tutti gli operatori un vantaggio notevole, poiché consentirà una molto più facile e rapida valutazione dei rischi che una controversia può comportare e, quindi, una riduzione del contenzioso.

### **6. Obbligazioni del caricatore e regime della sua responsabilità**

#### *Regole dell'Aja-Visby*

Le Regole dell'Aja-Visby disciplinano in modo specifico nell'art. 3 § 5 la responsabilità del caricatore nei confronti del vettore per i danni causati a quest'ultimo da una inesatta descrizione della merce e nell'art. 4 § 6 la sua responsabilità per danni conseguenti all'imbarco di merci pericolose. Quindi, allineandosi all'approccio adottato con riguardo alla responsabilità del vettore, che l'art. 4 §§ 1 e 2 esclude nei casi ivi indicati, nel successivo § 3 di tale articolo esse escludono la responsabilità del caricatore per perdita o danno sofferto dal vettore quando a tale danno non abbia contribuito la colpa del caricatore o dei suoi preposti e in tal modo implicitamente ne affermano la responsabilità quando sussiste una tale colpa. Mentre peraltro per il vettore sono in precedenza precisati gli obblighi fondamentali (navigabilità della nave e cura del carico), nulla è detto con riguardo agli obblighi del caricatore.

#### *Regole di Rotterdam*

Le Regole di Rotterdam invece contengono al riguardo, nel loro capitolo 7, una normativa molto più completa e precisa, in quanto esse prevedono a) l'obbligo del caricatore di consegnare le merci in condizioni tali da resistere al viaggio e alle

<sup>5</sup> L'art. 1 n. 7 così definisce la "*maritime performing party*":

"7. "*Performing party* marittima" significa una *performing party* in quanto essa esegua o si obblighi a eseguire una qualsiasi obbligazione del vettore durante il periodo compreso tra l'arrivo delle merci al porto di imbarco di una nave e la loro partenza dal porto di sbarco di una nave. Un vettore terrestre è una *performing party* marittima solo se esegue o si obbliga a eseguire i suoi servizi esclusivamente entro un'area portuale."

operazioni di imbarco e sbarco nonché, quando si tratta di merci in containers, di assicurarle nell'interno del container onde evitare spostamenti (art. 27) ; b) l'obbligo del caricatore di fornire tempestivamente al vettore informazioni, istruzioni e documenti ragionevolmente necessari per l'appropriata movimentazione delle merci e per l'osservanza da parte del vettore delle disposizioni delle leggi e dei regolamenti applicabili di cui il vettore non abbia la disponibilità (art. 29); c) l'obbligo del caricatore di fornire al vettore le informazioni necessarie per la compilazione del documento di trasporto (art. 31). Nei casi sub (a) e (b) la responsabilità del caricatore per i danni causati al vettore dall'inadempimento delle sue obbligazioni è basata sulla colpa mentre nel caso sub (c) essa è obbiettiva, come lo è anche in base all'art. 3 § 5 delle Regole dell'Aja-Visby.

Questa normativa quindi non crea per il caricatore obbligazioni qualitativamente e quantitativamente maggiori di quelle che egli ha già attualmente. Il grande vantaggio delle Regole di Rotterdam consiste quindi nella chiara individuazione di tali obbligazioni e nella uniformità della loro disciplina.

## **7. Documenti di trasporto e loro equivalente elettronico**

### *Regole dell'Aja-Visby*

Le Regole dell'Aja-Visby prevedono l'obbligo del vettore di emettere, su richiesta del caricatore, una polizza di carico, questo essendo il presupposto per la loro applicazione, e ne indicano parzialmente il contenuto, prevedendo che la polizza deve indicare le marche principali, il numero dei colli o la quantità o il peso delle merci e l'apparente loro ordine e condizione.

Per quanto concerne il regime delle riserve circa la descrizione delle merci fornita dal caricatore, esse contengono inspiegabilmente una norma, già all'epoca della loro adozione e ancor più oggi lontana dalla pratica, secondo la quale il vettore può rifiutarsi di inserire nella polizza di carico i dati relativi alle merci che ha una seria ragione di sospettare non rappresentino esattamente la merce ricevuta o che non ha avuto mezzi ragionevoli di verificare, laddove la prassi era ed è tuttora nel senso di inserire in tal caso delle riserve. Inoltre la norma in questione male si adatta ai trasporti containerizzati ed ha creato problemi e contrasti giurisprudenziali al riguardo.

### *Regole di Rotterdam*

Le Regole di Rotterdam, che si applicano indipendentemente non solo dalla emissione di un titolo di credito rappresentativo, ma anche di un qualsiasi documento, prevedono che, salvo un accordo dei contraenti nel senso di non documentare per iscritto la consegna delle merci al vettore ovvero salvo l'esistenza di un uso in tale senso, il caricatore ha diritto di ottenere a sua scelta un documento di trasporto o un titolo elettronico negoziabile ovvero non negoziabile. Esse sono infatti le prime a disciplinare i titoli elettronici di trasporto in parallelo ai documenti cartacei e dispongono che il loro uso è soggetto alle procedure menzionate nel titolo in tema di emissione e trasferimento dei titoli, di garanzia della loro integrità, di prova della legittimazione del titolare e di consegna del titolo all'avente diritto nonché della loro estinzione. Ciò in quanto si tratta di procedure soggette a una continua evoluzione, che non possono quindi essere cristallizzate in una convenzione destinata a durare nel tempo.

Le Regole di Rotterdam disciplinano in modo molto più circostanziato il valore probatorio dei documenti di trasporto, tutelando da un lato il vettore e dall'altro il ricevitore terzo giratario del documento di trasporto negoziabile (la polizza di carico) o cessionario del documento di trasporto non negoziabile, che è normalmente il compratore della merce. Esse distinguono due tipi di situazioni, e cioè quella in cui il vettore ha l'obbligo di inserire riserve e quella in cui egli ne ha la facoltà, ma non l'obbligo. Le situazioni del primo tipo, contemplate nel § 1 dell'art. 40, sono quelle in cui il vettore è effettivamente a conoscenza che la descrizione delle merci è falsa o ingannevole (*misleading*) ovvero ha ragionevoli motivi di ritenere che lo sia. Le situazioni del secondo tipo sono oggetto di separata disciplina nei §§ 3 e 4 dell'art. 40, a seconda che le merci siano o meno consegnate al vettore in un container chiuso o in un veicolo chiuso (la normativa infatti si applica anche ai veicoli ed ai carri ferroviari). Nel primo caso il vettore può inserire riserve con riguardo alla descrizione della merce, alle marche e al numero dei colli o alla quantità della merce purché non abbia ispezionato il contenuto del container o non abbia altrimenti avuto conoscenza del suo contenuto e, con riguardo al peso, non si sia obbligato a pesare il container ovvero non vi siano mezzi materialmente utilizzabili o commercialmente ragionevoli per effettuare la pesatura del container o del veicolo. Nel secondo caso il vettore può inserire riserve se non ha mezzi materialmente utilizzabili o commercialmente ragionevoli per verificare le informazioni fornite dal caricatore, nel quale caso deve precisare quali sono le informazioni che non ha potuto verificare, ovvero ha ragionevoli motivi di ritenere che le informazioni fornite siano inesatte, nel quale caso può (ma non deve) indicare quali sono le informazioni che egli ragionevolmente considera essere esatte.

## 8. Consegna

### *Regole dell'Aja-Visby*

Le Regole dell'Aja-Visby non contengono alcuna disposizione in merito ai diritti e agli obblighi delle parti in ordine alla consegna delle merci a destino e, quindi, la materia rimane regolata dalla legge applicabile al contratto di trasporto, la cui individuazione dipende dalle disposizioni di diritto internazionale privato del foro. Se quindi sorge un problema, quale la richiesta di consegna da parte di persona che non è in grado di provare il suo diritto alla consegna, il rifiuto di ricevere la merce da parte della persona che ne ha in precedenza fatto richiesta e l'assenza di una richiesta di consegna, la mancanza di una normativa uniforme al riguardo può sovente creare difficoltà, ritardi e costi non indifferenti.

### *Regole di Rotterdam*

Le Regole di Rotterdam invece disciplinano i diritti e gli obblighi delle parti in relazione alla consegna delle merci, cercando di tutelare in modo equilibrato i loro contrapposti interessi. In breve sintesi esse:

- a) individuano la persona avente diritto alla consegna a seconda che sia stato emesso un documento di trasporto (o un titolo elettronico) negoziabile, di un documento (o titolo elettronico) non negoziabile ovvero un documento non negoziabile di cui è richiesta la presentazione per ottenere la consegna;
- b) prevedono che il ricevitore deve dare ricevuta delle merci che gli vengono consegnate;

- c) considerano e regolano la situazione nel caso in cui la consegna delle merci non può avere luogo;
- d) regolano i diritti e gli obblighi del vettore in relazione alle merci che non vengono ritirate dall'avente diritto.

## 9. I rapporti tra le parti durante il trasporto – Il *right of control*

### *Regole dell'Aja-Visby*

Le Regole dell'Aja-Visby si limitano a disciplinare alcuni aspetti del contratto di trasporto che riguardano gli obblighi e la responsabilità del vettore, il contenuto e il valore probatorio della polizza di carico nonché, in modo molto conciso, la responsabilità del caricatore. Esse peraltro nulla prevedono in ordine ai diritti delle parti nel corso di esecuzione del contratto.

### *Regole di Rotterdam*

Le Regole di Rotterdam contengono invece disposizioni al riguardo nel capitolo 10 sotto la rubrica "*Right of control*" definito nell'art. 1 n. 12 come il diritto di dare istruzioni al vettore in relazione alle merci. Tale diritto comprende la facoltà del caricatore o di persona da lui designata ovvero, nel caso di circolazione del documento di trasporto rappresentativo, del suo portatore, di dare istruzioni al vettore in ordine alla esecuzione del trasporto. Il capitolo 10 delle Regole di Rotterdam ne disciplina i presupposti ed i limiti, individuando anzitutto il suo titolare e precisando poi il possibile suo oggetto, che può alternativamente consistere in istruzioni al vettore che non costituiscono modifiche al contratto, nella richiesta di sbarco delle merci in un porto diverso da quello originalmente previsto in contratto e nel diritto di sostituire a sé altra persona come destinataria delle merci. Esso quindi disciplina le conseguenze economiche delle istruzioni, che consistono nell'obbligo della persona che esercita il *right of control* di riconoscere al vettore i costi che l'esecuzione delle istruzioni può comportare.

La regolamentazione del *right of control* ha il notevole vantaggio di evitare discussioni tra le parti che non abbiano previsto una sua disciplina nel contratto ed è molto equilibrata, in quanto tutela gli interessi di entrambi i contraenti. Ad esempio, per quanto concerne lo sbarco delle merci in porto diverso da quello previsto in contratto, mentre da un lato riconosce al titolare del *right of control* il diritto di chiedere tale modifica contrattuale, dall'altro ne condiziona l'esercizio al fatto che a) il porto alternativo prescelto sia un porto che la nave deve toccare nel suo itinerario (*scheduled port of call*), b) lo sbarco delle merci in tale porto non interferisca con le normali operazioni relative al traffico che la nave svolge e c) il richiedente sopporti tutti i costi che derivano da questa modifica del contratto e su richiesta del vettore fornisca garanzia per tali costi. Quindi nello stesso tempo viene riconosciuta al caricatore o suo avente causa una certa flessibilità nella esecuzione del contratto (si pensi al caso di risoluzione del contratto di vendita della merce dopo l'inizio del trasporto e di sua successiva vendita ad altro acquirente che ne richiede lo sbarco in porto diverso da quello di originaria destinazione), ma tutela il vettore sia sotto il profilo gestionale sia sotto quello finanziario.

## 10. Limiti della responsabilità del vettore

### *Regole dell'Aja-Visby*

Al tempo (1922) in cui il limite, in allora soltanto per collo o unità, è stato considerato durante i lavori preparatori delle Regole dell'Aja, la discussione è stata basata sul valore medio delle merci trasportate per mare. Dopo l'adozione della Convenzione del 1924, quando il progetto di revisione redatto dal CMI nel 1963 è stato sottoposto nel 1968 all'esame della Conferenza diplomatica, in considerazione del fatto che nel dare esecuzione alla Convenzione del 1924 il limite era stato convertito in molti Stati in valuta nazionale con il risultato che gli importi corrispondenti erano divenuti molto inferiori, è stato deciso di sostituire il limite di 100 sterline oro con una moneta di conto, il franco Poincaré; ed è stato proposto e accettato un limite di 10.000 franchi Poincaré per collo o unità. Tale limite, era stato osservato, era in realtà di circa il 20-25% inferiore a quello di 100 sterline oro, ma avrebbe avuto il vantaggio di assicurare una uniformità dei corrispondenti limiti in monete nazionali (cosa che, come è noto, non si è verificata). Nessuna variazione ha avuto luogo nel 1979 con la sostituzione del diritto speciale di prelievo al franco Poincaré, in quanto si è trattato di una semplice conversione, basata sul contenuto in oro delle due monete di conto.

I limiti previsti dalle Regole dell'Aja-Visby, come modificati dal Protocollo SDR, sono 2 d.s.p. (corrispondenti € 2,325) per chilogrammo e 666,67 d.s.p. (corrispondenti a € 775,58) per collo o unità.

Nelle Regole di Amburgo, adottate 10 anni dopo l'adozione del Protocollo di Visby e 54 anni dopo le Regole dell'Aja, i limiti per chilogrammo e per collo o unità sono stati ambedue aumentati di circa il 25% rispetto a quello del Protocollo di Visby, diventando rispettivamente 2,5 d.s.p. (corrispondenti a € 2,906) e 835 d.s.p. (corrispondenti a € 970,687).

### *Regole di Rotterdam*

I limiti fissati dalle Regole dell'Aja-Visby sono stati aumentati, dopo un lungo dibattito, rispettivamente a 3 d.s.p. (corrispondenti a € 3,448) per chilogrammo ed a 875 d.s.p. (corrispondenti a € 1.017,44) per collo o altra unità di carico. L'aumento apportato dalle Regole di Rotterdam è stato percentualmente difforme: esso infatti è stato del 50% rispetto a quello delle Regole dell'Aja-Visby e del 20% rispetto a quello delle Regole di Amburgo con riguardo al limite per chilogrammo e del 31,25% rispetto a quello delle Regole dell'Aja-Visby e del 4,79% rispetto a quello delle Regole di Amburgo con riguardo al limite per collo o unità. Questa differenza è dovuta in parte al fatto che con l'avvento della containerizzazione le dimensioni medie dei colli si sono notevolmente ridotte e in parte al fatto che la negoziazione relativa all'aumento è stata condotta principalmente con i delegati dei paesi parte delle Regole di Amburgo, che hanno insistito prevalentemente sulla revisione del limite per chilogrammo.

## 11. Giurisdizione

### *Regole dell'Aja-Visby*

Le Regole dell'Aja-Visby non contengono alcuna disposizione in tema di giurisdizione e di arbitrato.

### *Regole di Rotterdam*

Sulla opportunità o meno di includere norme al riguardo nel progetto UNCITRAL vi è stato un considerevole dibattito, che per la giurisdizione ha coinvolto, con riguardo alle delegazioni degli Stati membri della Unione Europea, la Commissione Europea, in quanto si trattava di materia di competenza della medesima. La normativa sulla quale era stato raggiunto un certo consenso è basata sulla attribuzione all'avente diritto alle merci della facoltà di scelta del foro tra quello del domicilio del vettore, del luogo di ricevimento e di consegna previsti in contratto e del luogo del loro imbarco iniziale su una nave e del loro sbarco finale (ciò onde evitare la competenza del luogo dell'eventuale trasbordo) e sul riconoscimento della validità nel rapporto tra i contraenti delle clausole di giurisdizione esclusiva nell'ambito dei contratti di volume. La loro validità nei confronti dei terzi (giratario del titolo all'ordine, cessionario di quello non negoziabile) era invece condizionata alla tempestiva (cosa forse non facile di stabilire) comunicazione della clausola e alla sua opponibilità al terzo in base alla *lex fori*; per cui ad esempio l'opponibilità al terzo giratario di una polizza di carico di una clausola di questo tipo sarebbe riconosciuta in Italia ma non in Francia. La normativa accolta disciplina anche il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze.

Poiché peraltro non è stato possibile ottenere su questa normativa un largo consenso ed i tentativi di raggiungere un compromesso e naturalmente di coinvolgere la Commissione sono stati senza successo, alla fine è prevalsa l'opinione di rendere il capitolo sulla giurisdizione opzionale. E nella alternativa tra opzione di escluderne l'applicazione (c.d. clausola di *opting out*) e quella di includerla (c.d. *opting in*) è prevalsa la seconda, in quanto essa consente agli Stati membri della UE di ratificare la Convenzione senza necessità di ottenere il preventivo consenso della Commissione, salvo una sua (allo stato abbastanza improbabile) decisione di esercitare in seguito l'opzione di estendere l'applicazione della nuova normativa uniforme anche al capitolo sulla giurisdizione.

## **12. Arbitrato**

### *Regole di Rotterdam*

La disciplina dell'arbitrato, parallela a quella della giurisdizione, presenta alcuni inconvenienti nel caso di arbitrato condotto secondo le regole e sotto la supervisione di una istituzione arbitrale. Infatti la scelta di un luogo diverso da quello in cui tale istituzione ha sede può presentare problemi non indifferenti, in quanto il regolamento arbitrale applicabile è in molti casi predisposto con riferimento alla disciplina dell'arbitrato vigente nel luogo in cui l'istituzione ha la sua sede (si consideri ad esempio la *Chambre Arbitrale Maritime* di Parigi e la *Association of Maritime Arbitrators* di Londra). E' stato quindi deciso di estendere il principio accolto per la giurisdizione anche all'arbitrato, per cui, se la facoltà di *opting in* non è espressamente esercitata, la ratifica della Convenzione non include il capitolo sull'arbitrato.

Premesso che uno Stato può avvalersi liberamente della facoltà di esercizio della opzione, non essendo condizionato dalle decisioni della Commissione in merito al capitolo sulla giurisdizione, occorre considerare gli aspetti positivi e negativi della adozione del regime previsto dalle Regole di Rotterdam. Tra questi ultimi vi è quello sopra menzionato e, inoltre, quello della maggiore difficoltà e del probabile maggiore costo di un procedimento arbitrale, ove uno o più degli arbitri nominati risieda in luogo distante dalla sede dell'arbitrato prescelta dalla parte che fa valere una pretesa nei

confronti del vettore. Tra gli aspetti positivi vi è forse quello che la facoltà di scelta della sede dell'arbitrato potrebbe consentire di svincolarsi dal predominio di Londra e New York come sedi degli arbitrati marittimi.