

## DOCUMENTI DEL TRASPORTO

GIORGIO BERLINGIERI\*

### 1. *Documenti cartacei e registrazioni elettroniche*

Il Progetto UNCITRAL contiene per la prima volta una disciplina delle comunicazioni elettroniche relative al trasporto e a ciò provvede con due serie di norme. Le prime, di carattere generale, sono contenute in un apposito capitolo, il cap. 2, e dispongono che il contenuto di un documento del trasporto può essere, con l'accordo delle parti, oggetto di registrazione o comunicazione elettronica. Esse quindi regolano la procedura per l'utilizzo delle comunicazioni elettroniche e per la sostituzione dei documenti di trasporto con registrazioni elettroniche nonché per il percorso inverso, da registrazioni elettroniche a documentazione cartacea..

Le seconde, di carattere speciale, inserite nel capitolo 9, sono aggiunte a quelle che regolano i documenti di trasporto, creando così una normativa per le comunicazioni elettroniche parallela a quella per i documenti cartacei.

### 2. *Applicazione della normativa uniforme ad ogni documento, abbia esso carattere di titolo di credito rappresentativo o meno.*

La Convenzione di Bruxelles del 1924 prevede, all'art. 10, che le sue disposizioni uniformi si applicano alle polizze di carico emesse in uno Stato contraente e ai trasporti in partenza da uno Stato contraente, nonché nei casi in cui il contratto di trasporto lo recepisce ovvero recepisce la legge di uno Stato che ha dato esecuzione alla Convenzione.

Le Regole di Amburgo, invece, estendono la loro applicazione ai contratti di trasporto marittimo internazionale di merci quando il porto di caricazione, o il porto di sbarco, indicati in contratto, sono situati in uno Stato contraente; esse continuano peraltro ad escludere (all'art. 2 § 3) i contratti di charter party. Tali Regole, però, nella parte IV, dedicata ai documenti del trasporto, trattano ampiamente della polizza di carico (articoli 14, 15, 16) mentre i documenti diversi dalla polizza di carico sono considerati in un solo scarno articolo (l'art. 18) che riguarda esclusivamente il loro valore probatorio nel senso che essi costituiscono presunzione *prima facie* (*juris tantum* e cioè presunzione relativa per la quale è ammessa la prova contraria) della conclusione del contratto di trasporto e della presa in consegna della merce ivi descritta.

La normativa del Progetto si applica, invece, ad ogni tipo di documento, sia esso titolo di credito (la polizza di carico) o meno (ad esempio la *sea way bill* o la mera *cargo receipt*).

---

\* Avvocato in Genova, Presidente dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo

### 3. *Individuazione dei soggetti legittimati a ricevere dal vettore I documenti di trasporto*

Presenta particolare interesse la normativa del Progetto sul diritto ad ottenere un documento del trasporto o una registrazione elettronica. Si distingue (all'art. 37) tra colui che effettua la consegna delle merci al vettore, denominato *consignor*, e il contraente del vettore, denominato *shipper*.

Ovviamente, nel caso di trasporto a condizione cif o c&f, le figure di *consignor* e *shipper* possono coincidere, mentre invece non coincidono nel caso di vendita a condizioni fob, poiché in questo caso il contraente del vettore, che stipula il contratto di trasporto, è anche l'acquirente, destinatario della merce, mentre *consignor* è il venditore. Il problema della individuazione del soggetto al quale il vettore deve consegnare il documento del trasporto è stato risolto nel senso che il *consignor* ha diritto ad ottenere un documento attestante la ricezione della merce da parte del vettore mentre lo *shipper* ha diritto ad ottenere (art. 37, b)) un documento di trasporto negoziabile e cioè una polizza di carico.

Questa disposizione crea due problemi. Il primo riguarda i rischi inerenti alla emissione di due documenti diversi per lo stesso trasporto, in possesso di soggetti diversi; il secondo è relativo alla tutela del venditore fob che, quale *consignor*, potrebbe ottenere solo un documento non negoziabile. Ai fini di consentire l'utilizzazione della normale procedura di pagamento del prezzo contro documenti, sarà quindi necessario che il venditore ottenga che il compratore rilasci al vettore istruzioni irrevocabili di consegna ad esso venditore delle polizze di carico.

### 4. *Ambito di applicazione della normativa*

La disciplina del contenuto e della efficacia probatoria del documento di trasporto, che nelle Regole di Amburgo, pure essendo esse applicabili in linea generale al contratto di trasporto e non solo, come le Regole dell'Aja-Visby, alle polizze di carico, è sempre diretta soltanto a queste ultime, ha per oggetto i documenti di trasporto in generale, siano essi negoziabili o meno. Quando la disciplina differisce a seconda della natura del documento (e questo è il caso del suo valore probatorio nei confronti dei terzi), sono previste norme distinte. In tale modo viene conferita al documento non negoziabile una maggiore dignità e, quindi, ne viene sperabilmente facilitato l'impiego in operazioni bancarie.

### 5. *Contenuto del documento*

L'art. 38 del Progetto elenca, sulla falsariga dell'art. 15.1 delle Regole di Amburgo, le informazioni relative al contratto di trasporto (denominate "*contract particulars*") che devono essere inserite nel documento di trasporto. L'elencazione

peraltro differisce da quella delle Regole di Amburgo in ciò che le informazioni sono divise in due gruppi, e cioè quelle che devono essere fornite dal caricatore (descrizione della merce, marche, numeri, numero dei colli, quantità o peso, e quelle che devono essere inserite autonomamente dal vettore (dichiarazione delle condizioni apparenti della merce, nome e indirizzo del vettore, data di ricevimento della merce o, alternativamente, data di imbarco o di emissione del documento e, quando viene emesso un documento negoziabile, numero degli originali).

Due tra le informazioni elencate in questo articolo sono oggetto di una specifica regolamentazione, e cioè quella relativa allo stato apparente della merce e quella relativa alla individuazione del vettore.

Quanto alla prima, l'art. 38.2 precisa che la descrizione dello stato apparente delle merci ("*apparent order and conditions of the goods*") si basa su una ragionevole ispezione esterna delle merci come ispezionate al momento della loro consegna al vettore da parte del caricatore nonché su ogni ispezione addizionale che il vettore compia prima della emissione del documento di trasporto.

Il problema della individuazione del vettore era già stato oggetto di esame da parte dell'International Sub-committee on uniformity of the law on carriage of goods by sea, il quale aveva considerato che una sua possibile soluzione avrebbe potuto consistere nella previsione, in caso di mancata individuazione del vettore nel documento di trasporto, nella presunzione che armatore sia il proprietario della nave; presunzione che può essere vinta soltanto con la prova da parte del proprietario che la nave era stata da lui locata a scafo nudo a persona di cui devono essere forniti nome e indirizzo. Una norma con tale contenuto era stata inserita, in parentesi quadre per indicare che al riguardo non era stato raggiunto un consenso, nell'avanprogetto predisposto dal CMI e figurava quindi, sempre in parentesi quadre, nel progetto iniziale UNCITRAL, che lo riproduceva letteralmente (documento A/CN.9/WG.III/WP.21 dell'8 gennaio 2002, art. 8.4.2) nonché nella successiva edizione del progetto (documento A/CN.9/WG.III/WP.32 del 4 settembre 2003, art. 8.4.2). Questa norma era stata peraltro oggetto di una notevole opposizione da parte degli interessi armatoriali che avevano sostenuto l'inesistenza di una connessione diretta tra proprietà ed esercizio della nave, resa particolarmente evidente nel caso di contratti di leasing. Una decisione definitiva al riguardo non è stata peraltro ancora raggiunta e questa disposizione figura ancora nella terza edizione del progetto (documento A/CN.9/WG.III/WP.56 dell'8 settembre 2005, art. 40.3).

#### 6. *Data del documento*

La mancanza della indicazione della data, come la mancanza dell'indicazione del luogo di consegna, e del luogo di destinazione, non infirmano la validità della polizza di carico come titolo di credito, la validità essendo collegata alla sottoscrizione del documento da parte del vettore.

La polizza di carico svolge però anche la funzione di ricevuta del carico che rileva, nell'ambito del contratto di vendita, se il documento del trasporto costituisce la prova dell'adempimento da parte del venditore dell'obbligo di consegna.

L'eventuale antidatazione del documento acquista rilevanza se il termine per la consegna ha natura di termine essenziale nel senso che il venditore, con l'antidatazione, appare aver adempiuto e ottiene così il pagamento del prezzo della merce a cui non ha però diritto.

Il Progetto UNCITRAL non risolve, e non può risolvere, i problemi nascenti dalla falsità della data. Però, all'art. 40, 2, §§ a) e b), indica cosa avviene se la data non è apposta.

Ed allora, se la data non è espressamente connessa ad uno specifico evento, essa, mancando, è presunta quella di caricazione se i dettagli del contratto indicano che l'imbarco a bordo è avvenuto, il che corrisponde in linea di massima a quanto stabilisce l'art. 461 cod. nav.

Se invece i particolari del contratto non indicano che la caricazione a bordo è avvenuta, la data si presume essere quella in cui il vettore, o una *performing party*, ha ricevuto la merce.

## 7. *Il regime delle riserve*

Come è noto, le Regole dell'Aja-Visby non disciplinano le riserve che il vettore può inserire in polizza, e il loro effetto, ma prevedono la facoltà del vettore di rifiutare l'inserimento in polizza di informazioni fornite dal caricatore se ha un ragionevole motivo di considerarle non corrispondenti alle merci o non ha un ragionevole modo di effettuare controlli. Le Regole di Amburgo, aderendo alla prassi, recepiscono i criteri utilizzati dalle Regole dell'Aja-Visby, ma li applicano alla facoltà di apporre riserve anziché alla facoltà di rifiutare l'inserimento dei dati forniti dal caricatore. Esse peraltro non fanno ancora oggetto di particolare disciplina le riserve relative a merci containerizzate, in quanto in allora (e cioè nel 1978) l'uso dei containers nei traffici marittimi non si era ancora generalizzato.

Il Progetto condiziona, anzitutto, la facoltà di apporre riserve al comportamento in buona fede del vettore, che si pone a monte delle situazioni menzionate nei regimi attuali. La buona fede, che è presunta, sussiste ove il vettore non sia a conoscenza della falsità o del carattere ingannevole delle indicazioni fornite dal caricatore, e non abbia intenzionalmente omesso di accertare tale falsità, o tale carattere ingannevole, e cioè, abbia considerato la situazione, per usare una terminologia usata dai giudici inglesi, con un *blind eye*.

Mentre il presupposto della buona fede è applicabile in ogni caso, il regime delle riserve differisce per le merci generali e per quelle in containers. Per le prime le situazioni in cui le riserve possono essere apposte corrispondono a quelle dei regimi attuali ma, chiarendo una incertezza, il Progetto precisa che l'onere della prova è a

carico del vettore nel senso che deve dimostrare di non avere ragionevoli mezzi di controllo della descrizione fornita dal caricatore.

Per le merci in containers, riempiti dal caricatore e consegnati chiusi al vettore, sono previste norme diverse con riguardo alla loro descrizione e al peso del container. Per quanto attiene alla descrizione delle merci, il vettore, se ritiene “ragionevolmente” che le informazioni fornite dal caricatore non siano corrette, può apporre riserve circa le marche, il numero dei colli o la quantità, salvo che non abbia ispezionato le merci o abbia conoscenza del contenuto del container. Ci si deve peraltro chiedere come possa il vettore fare una qualsiasi valutazione in ordine alla attendibilità della descrizione della merce quando ha ricevuto il container chiuso e non lo ha ispezionato. Per quanto attiene al peso, il vettore può apporre una riserva accompagnata dalla dichiarazione di non aver effettuato la pesatura del container, ove dimostri di non averlo pesato, e di non aver convenuto di effettuare la pesatura.

#### 8. *La disciplina della circolazione del documento di trasporto*

Sotto la denominazione “*transfer of rights*” (capitolo 12, artt. 61, 62, 63) il Progetto disciplina la circolazione dei documenti di trasporto negoziabili e i suoi effetti con riguardo ai diritti e obblighi incorporati nei documenti. I modi di circolazione sono quelli classici: girata piena, o in bianco, per i documenti all’ordine, e trasferimento del possesso per quelli al portatore. Il Progetto non conteneva una menzione – e una disciplina – dei documenti nominativi. Tuttavia, nell’ultima sessione del *Working Group*, tenutasi a New York nelle prime due settimane dell’aprile di quest’anno, è stata proposta l’aggiunta di alcune norme per regolare i documenti nominativi, qualificati peraltro come documenti non negoziabili, e cioè escludendone la natura di titoli di credito. Per quanto concerne i documenti non negoziabili, il Progetto contiene soltanto una norma di diritto internazionale privato, e prevede che il loro trasferimento è regolato dalla legge che disciplina il contratto di cessione, laddove la trasferibilità dei diritti è regolata dalla legge regolatrice del contratto di trasporto.

Per superare i problemi sorti con riguardo alla *straight bill of lading* e cioè la polizza di carico non negoziabile, regolata dal Pomerene Act statunitense, vale a dire i problemi di riconsegna della merce senza restituzione del documento, viene prevista peraltro la facoltà di prevedere la presentazione del documento al fine di ottenere la consegna della merce.

Il Progetto regola anche la successione negli obblighi assunti dal caricatore, e prevede, all’art. 62, che il possessore del documento di trasporto negoziabile (*holder*), il quale esercita un qualsiasi diritto incorporato nel documento, assume gli obblighi nascenti dal contratto nei limiti in cui essi siano incorporati nel documento stesso.

Tale articolo difatti, preliminarmente stabilisce, in analogia alla modifica apportata dal Carriage of Goods by Sea Act inglese del 1924 (s.3(1)) al Bill of Lading Act del 1855, che il possessore, il quale non fa valere alcuno dei diritti che nascono dal contratto di trasporto, non assume alcuna obbligazione. Quindi dispone che il possessore, che invece fa valere qualsiasi diritto nascente dal contratto, assume

contestualmente anche le obbligazioni poste dal contratto a carico del contraente del vettore (*shipper*). E' peraltro ancora aperta la questione relativa alla individuazione di tali obbligazioni e la norma del Progetto contiene due versioni alternative: la prima che genericamente pone a carico del possessore tutte le obbligazioni, purché incorporate nel documento o comunque accertabili dal contenuto dello stesso; la seconda, che individua le obbligazioni in quelle relative al pagamento del nolo, del nolo vuoto per pieno e del compenso di controballa, sempre se incorporate nel, o accertabili dal, documento. Il problema, che rimane aperto nei due casi, è quello della individuazione del carattere dei diritti il cui esercizio fa nascere l'obbligazione del possessore del titolo.