

LA VEXATA QUESTIONE DEL DANNO DA RITARDO

La ritardata **CONSEGNA** delle **MERCI**



■ Maurizio Favaro

Ritardo nella riconsegna delle merci: difficile farsi risarcire la ritardata consegna. Impossibile farsi riconoscere il danno consequenziale



Che il ritardo nella consegna procuri un danno è certo: o così pare al comune buon senso. Ma dimostrarlo giuridicamente non è così semplice ed immediato

È quella del danno da ritardo nei trasporti di merci, una *vexata questio* che si trascina da tempi inenarrabili, praticamente da sempre e che in alcuni casi (leggi: Convenzione di Bruxelles sul trasporto marittimo) non viene nemmeno presa in considerazione.

All'origine di questa situazione che muove gli utenti del trasporto a percepire - a torto, occorre dire - una sorta di riluttanza del composito mondo degli operatori a trattare il problema in maniera radicale, definitiva e appagante (per l'avente titolo), vi è la diversa collocazione giuridica del danno conseguente al ritardo (come il mancato guadagno) rispetto al danno materiale e diretto propriamente detto secondo cui, il primo non può che dare effetti futuri e il secondo invece, di più concreta constatazione, solo effetti immediati.

Da questo facile e condivisibile assunto trae origine il principio assicurativo delle polizze trasporti, secondo cui solo i danni materiali e diretti - cioè quelli obiettivamente constatabili e valutabili anche da terzi, in contraddittorio - possono essere presi in copertura, dato che queste coperture merci trasportate

negano in via assoluta ogni incursione nel mondo degli interessi soggettivi dell'assicurato il quale tutto (in termini di perdita e avaria) quindi potrà vedersi indennizzare tranne che un danno immateriale, ossia il suo pregiudizio economico conseguente al danno. Pregiudizio che, a parità di danno venale sopportabile da utenti diversi, varia a seconda del singolo, individuale e intimo loro collegamento sia col bene "perito" (valore affettivo, da collezione, ecc...) che con il mancato frutto economico dovuto alla sopravvenuta indisponibilità commerciale dello stesso.

In pratica, allora, provvedendo l'assicurazione a ristorare solo il danno emergente ma non il lucro cessante, essa rende così impossibile agli operatori (vettori e spedizionieri) di accollarsi debiti risarcitori che non potranno mai essere in grado di indennizzare sia perché la valutazione di un pregiudizio economico che non sia materiale è pressoché inattuabile, sia perché ben difficilmente può emergere con obiettività la vera incidenza del danno sulla sfera patrimoniale e finanziaria dei danneggiati. Per non parlare poi della impalpabile

sfera affettiva come nei regali e nei beni non commerciali ma di pura affezione (collezionismo, raccolta, eredità...). Il danno immateriale, riportato dalla letteratura assicurativa inglese come *consequential loss*, appunto, è chiaramente e definitivamente estromesso da ogni possibilità di copertura (tranne un'unica eccezione, rappresentata da una speciale e geniale polizza *marine consequential loss* di cui si parlerà). Lo dicono le più autorevoli (a livello mondiale) fonti ufficiali delle Assicurazioni merci trasportate, cioè le ICC (*Institute Cargo Clauses*), messe

a punto dalla IUA (*International Underwriting Association of London*), con il coinvolgimento del *Lloyd's Market Association* (LMA) sulla piattaforma del noto *SG Form* a sua volta derivante dal MIA (*Marine Insurance Act* del 1906), in cui si esclude (in tutti e tre i clausolari A, B e C in cui le stesse sono divise a seconda dell'ampiezza di copertura), ogni ipotesi di indennizzo di danni derivanti da ritardo, con la formula imperativa "(...) *In no case shall this insurance cover (...) loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured*

against (...)" che, in libera traduzione italiana, significa: "In nessun caso la presente assicurazione sarà intesa coprire (...) perdite, danni o spese provocati da ritardo, anche se il ritardo sia causato da un rischio assicurato (...).

Da noi, e in maniera non dissimile, l'indennizzo per danni consequenziali al ritardo è negato da entrambi i capitolati (Pieno Rischio e Rischio Base) della Polizza Italiana di Assicurazione Merci Trasportate dell'ANIA, sia nell'edizione 1983 che in quella del 1998. Con queste premesse e pregiudiziali alle spalle, nessun vettore prudente (e quindi non si esclude che qualche temerario non inverta la tendenza) accetterà mai di rispondere di danni immateriali come quelli conseguenti al mancato reddito del suo cliente per una vendita di merce mai avvenuta perché sottrattagli alla sua disponibilità dal suo prematurato perimento (danni materiali e diretti) o dal soverchio ritardo (merci deperibili o stagionali) i cui rischi possono anche essere assicurati, ma senza alcuna possibilità di estensione alle loro conseguenze immateriali, come il citato lucro cessante, appunto.



Ciò premesso e per completezza, va anche aggiunto che in caso di patologia alla riconsegna sia da mancata che da ritardata esecuzione/prestazione del vettore, gli effetti dannosi sull'avente diritto sono invece diversi, quanto a parità di pregiudizio economico da mancato reddito, per entrambe le opzioni; nel primo caso, infatti, (ossia la perdita), si ha almeno compensazione economica nel danno materiale subito, nel secondo nemmeno quella.

Il ritardo, si ribadisce, non è un danno fine a sé stesso ma un pregiudizio che incide in maniera diversa sull'assicurato, intaccandolo sui suoi interessi commerciali e sulle sue future prospettive di guadagno, verosimilmente ben maggiori del "mero" danno materiale. È proprio su questo, obiettivamente maggiore, pregiudizio, cala la mannaia di una visibile inadeguatezza della norma e quindi della disciplina giuridica volta a trattare compiutamente l'argomento del ritardo. Con le sue diverse implicazioni sia in campo legale che commerciale. Tema, questo, ancora più sentito oggi in cui gli stessi attori dell'intera filiera del trasporto (approvvigionamento, distribuzione) non hanno tutti e in egual misura il necessario e appropriato riconoscimento e inquadramento giuridico. Al punto che se un danno da ritardata consegna è già un problema per un operatore conosciuto (vettore, spedizioniere, consolidatore, corriere espresso), ancor di più lo diventa nella composita attività internazionale in cui i citati attori assumono denominazioni (anche) suggestive quali NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier) o MTO (Multinational Transport Operator).

Restando sul ritardo, allora, comunque esso si verifichi e chiunque ne sia il responsabile, occorre distinguere, nel trasporto internazionale, la differente e quindi frammentaria disciplina a seconda delle diverse modalità di trasporto che, proprio perché contemplata in maniera eterogenea e incompleta dalle varie fonti sia di diritto generale che uniforme - o non contemplata per niente, come nella citata Convenzione di Bruxelles sul trasporto marittimo - rischia d'essere fraintesa dagli utenti con conseguente loro pregiudizio quando (spesso) sono colti di sorpresa dall'inconsistenza del risarcimento - se c'è - e dal suo meccanismo applicativo che non consente di andare oltre al danno emergente. Se si escludono, però, due straordinarie deroghe, di cui una (addirittura) riportata dal Codice della Navigazione, e l'altra di cui si è fatto cenno rappresentata da un (rarissimo) protocollo assicurativo *ad hoc* (manco a dirlo, inglese!).

Una concisa, quasi schematica rassegna del "problema ritardo" trattato sia dal Codice Civile che della Navigazione e dalle Convenzioni Internazionali di Trasporto, porta a concludere, come si vede nei box

Codice Civile

È ricorrente il richiamo del codice al ritardo quale responsabilità del debitore dell'obbligazione quando la sua prestazione non è eseguita correttamente (anche) a causa del ritardo (1218, 1681, 1687, 1718). In questo caso, il codice prevede espressamente l'obbligo di risarcimento da parte del debitore inadempiente anche per la ritardata consegna, per la quale si prevede una compensazione anche per il citato lucro cessante (1223) purché ci sia un nesso di causalità tra inadempimento e danno, ovvero quando sia provato che il pregiudizio del creditore sia diretta conseguenza del ritardo e non di altre cause. Non dice, il codice (perché la cosa è più che ovvia), che di ritardo si può parlare solo se le parti (committente del trasporto e vettore) siano addivenute a una stipulazione in cui si faccia espresso riferimento a una data certa di resa, formalmente accettata quindi dal prestatore. E quand'anche l'inadempimento da ritardata (rispetto ai citati termini di resa concordati) consegna dia luogo a un risarcimento, nella pratica operativa e nella prassi mercantile prevalente esso (risarcimento) sarà limitato alla restituzione del nolo o, più precisamente, a quella parte di nolo pagato sulla spedizione o su quella parte di essa riconsegnata in ritardo.

Per ottenere di più, cioè il ristoro al suo danno consequenziale, l'avente diritto, appellandosi al citato articolo 1223, dovrà - sicuramente in giudizio - ottenere dal giudice non solo il riconoscimento di un suo grave pregiudizio economico, di immagine e quindi esistenziale direttamente ed esclusivamente attribuibile

Il ritardo secondo il diritto generale

alla ritardata riconsegna, ma anche la sua equa valutazione così come l'articolo 2056 c.c. sulla valutazione dei danni prevede: "(...) Il lucro cessante è valutato dal giudice con equo apprezzamento delle circostanze". Ove, allora, un danno patrimoniale diverso cioè da quello materiale e diretto, non possa essere determinato nel suo preciso ammontare, non resta che chiedere al giudice una sua valutazione equitativa.

Codice della Navigazione

Di ritardo, questa fonte di diritto generale, parla obiettivamente poco, dato che è inevitabile che nell'ambiente operativo in cui il vettore si muove, cioè quello marittimo, motivi di ritardo dell'arrivo di una nave possano essere più di uno. Va infatti ricordato che il trasporto marittimo viene ancor'oggi considerato da giuristi e assicuratori inglesi - una "avventura marittima" con tutto quello che da questa suggestiva immagine può derivare come letteralmente riportato dal MIA (The Marine Insurance Act, 1906) inglese: "(...) Every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure (...)", che in libera traduzione italiana dall'arcaica forma inglese sta per: "Chiunque abbia un interesse in un viaggio marittimo, ha un interesse assicurabile".

Il Codice della Navigazione allora cita poco il ritardo e lo fa quando elenca tutte le responsabilità del vettore marittimo (art. 422) in cui, sul punto, così si esprime: "Il vettore è responsabile della perdita e delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto (...) nonché dei danni per il ritardo (...)."

in pagina, che - sempre con l'eccezione della citata Convenzione di Bruxelles del 1924 - in effetti esso non sia trascurato perché fa pur sempre parte del vasto repertorio di inadempimenti del vettore; non altrettanto, invece, per le norme che riguardano la sua quantificazione economica.

B) trasporti internazionali

Convenzione CMR sul trasporto stradale:

È qui contemplata l'ipotesi dell'inadempimento del vettore per ritardata consegna (sempre rispetto a un termine di resa eventualmente dallo stesso accettato). Come espressamente citato all'art. 16, in

libera traduzione italiana dal testo originale francese, si legge: "Vi è ritardo nella consegna quando la merce non è stata consegnata nei termini concordati o, se termini di consegna non sono stati concordati, quando la durata effettiva del trasporto supera (omissis) il tempo che è ragionevolmente concesso a trasportatori diligenti" (*sottinteso:*

per analogia prestazione - Nda).

E, al successivo art. 23, si determina la modalità di compensazione del danno non già, o non tanto del mero superamento di eventuali termini di resa, ma del pregiudizio all'avente diritto, scoprendo però che indipendentemente dal grado di soggettiva sofferenza dell'avente diritto per il suo lucro cessante, il

La convenzione in materia di trasporto

A) Trasporti nazionali

Condizioni generali dei corrieri italiani:

L'articolo 14 (depositato presso tutte le CCIAA), sui Termini di Resa, premettendo che la riconsegna a destino viene effettuata nel tempo necessario all'esecuzione del trasporto - tenuto conto dell'alea del traffico, intasamento delle vie di scorrimento - stabilisce che: "(...) l'eventuale indicazione dei termini di resa (...) da parte del mittente non impegnano in alcun modo il corriere, salvo espressa accettazione per iscritto da parte della Direzione (...)."

Lo stesso Atto prevede all'articolo 4 che "(...) termini di resa tassativi impegneranno il corriere solo se espressamente accettati per iscritto dalla Direzione (...)."

Condizioni generali degli spedizionieri italiani:

È all'art. 19 di questo pubblico documento anch'esso depositato presso le Camere di Commercio Italiane, che si tratta dello spinoso problema dei Termini di Resa, in cui si dice: "Salvo accordi speciali per iscritto non vengono garantiti dallo spedizioniere termini di resa (...). La semplice indicazione del tempo di consegna da parte del mandante non costituisce obbligo per lo spedizioniere (...)."

POWERED BY **WEX**suite

WE < VS L'AGILITÀ CONTA!

Le aziende che hanno maggiore successo nell'affrontare il cambiamento sono quelle più rapide a rispondere alle nuove condizioni competitive e più efficaci nell'adattare i propri processi ed i propri servizi. **WexVS for Transportation and Logistics** è la soluzione software innovativa pensata per rispondere alle nuove esigenze del mercato.

- **Facilita** l'adozione di architetture software moderne ed aperte
- **Accelera** l'implementazione dei nuovi progetti informatici
- **Semplifica** la manutenzione e l'evoluzione dei sistemi informativi nel tempo

Contattaci per sapere come rispondere efficacemente al cambiamento e ridurre i costi di gestione e manutenzione dei tuoi sistemi informativi.




Piazzale Biancamano, 8
20121 Milano - I
tel +39 02 62032105 email info@wexlog.it

15, Rue du Louvre
75001 Paris - F
tel +33 1 40410449 email info@wexlog.com

danno consequenziale verrà ristorato con un rimborso del nolo: "(...) In caso di ritardo, se l'avente diritto prova di aver subito un pregiudizio, il vettore è tenuto a pagare un indennizzo per tale vizio che non può superare il nolo".

Convenzione CIM nel trasporto ferroviario

È (o meglio "era") l'unica convenzione che pubblicava nella sua Tariffe di trasporto merci termini di resa vincolanti in relazione alle distanze chilometriche, "(...) stabiliti da accordi conclusi tra le ferrovie partecipanti al trasporto o dalle tariffe internazionali applicabili dalla stazione di partenza fino alla stazione destinataria (...)".

“ Tra convenzioni ed eccezioni persino il Codice rischia di “perdersi” ”

Ora, tali termini non sono più ripresi nelle attuali tariffe, ma è interessante, anche qui, rilevare che a fronte di inadempimento del vettore per superato termine di riconsegna previsto "tariffariamente", il risarcimento ossia la conseguente indennità "(...)" non può superare il triplo delle tasse di porto "(...)", come indicato all'articolo 43.

Convenzione di Varsavia nel trasporto aereo (1929)

Prevede espressamente una responsabilità del vettore aereo per il trasporto di merci, oltre che di persone e bagagli (art. 19) che andrà compensata in caso di ritardata consegna rispetto ai tempi della AWB (lettera di trasporto aereo), con lo stesso trattamento previsto per il perimento (danno o mancata consegna) della merce, ossia con l'indennizzo di 17 DSP/kg lordo.

Convenzione di Montreal sul trasporto aereo (1999)

In materia di ritardo, è l'articolo 19 di questa recente convenzione - probabilmente destinata a soppiantare la vetusta Convenzione di Varsavia - che conferma di riconoscere una responsabilità del vettore aereo per ritardata (rispetto la AWB) riconsegna che viene sempre compensata con 17 DSP/kg lordo (art. 22).

Convenzione di Bruxelles sul trasporto marittimo (1924)

Manca qualsiasi accenno a questa patologia (ritardo) alla riconsegna, come si è già detto, che invece è contemplata nella:

Convenzione (o regole) di Amburgo sul trasporto marittimo (1978)

All'art. 5 di questo "recente" (rispetto alla Convenzione di Bruxelles) atto, si riconosce una responsabilità del vettore per danni e perdite causati da ritardo nella consegna; e di ritardo si parla (in libera traduzione italiana del testo ufficiale inglese): "quando la merce non è stata consegnata al porto di sbarco indicato in contratto entro il termine espressamente concordato o, in mancanza di tale accordo, entro il termine che sarebbe ragionevolmente richiesto a un vettore diligente tenuto conto delle circostanze del caso" (art. 2). Anche qui - non può essere altrimenti per un vettore - il ritardo, ma non il danno consequenziale, si ristora con due volte e mezza il valore del nolo pagato sulle merci arrivate in ritardo. Il danno consequenziale materiale (e non quello immateriale) viene trattato come un normale danno provocato da qualsiasi altra causa che non sia il ritardo (bagnamento, strappo da gancio, incendio, ecc...), ossia con il meccanismo di indennizzo sul peso lordo della merce perita o per ogni unità di carico andata perduta.

Le eccezioni

Come accennato, ci sono due eccezioni a questo sistema indennitario che in pratica contraddicono il principio della materialità del

danno quale *conditio sine qua non* per la sua risarcibilità che si trovano rispettivamente nel codice della navigazione e in quel particolare prodotto assicurativo inglese di cui si è detto.

La prima è data dall'ampia e articolata definizione di valore assicurabile data dal C.d.N. all'articolo 516: "L'assicurazione delle merci copre il valore di queste, in stato sano, al luogo di destinazione e al tempo della scaricazione. Se tale valore non può essere accertato, il valore assicurato è dato dal prezzo delle merci nel luogo e al tempo della caricazione, aumentato dal dieci per cento a titolo di profitto sperato, nonché delle spese fino a bordo, del nolo dovuto o anticipato ad ogni evento, del premio e delle spese di assicurazione".

Che cos'è allora questo "utile sperato" se non una parte di mancato reddito causato dalla mancata vendita di un bene sottratto alla disponibilità dell'avente titolo per perdita o avaria?

Un importatore che non riceve le merci acquistate perché perite prematuramente in corso e/o a cagione di trasferimento, oltre al danno intrinseco, cioè il valore delle merci e delle spese che su di esse si sono sostenute (trasporto fino a destino, premio assicurativo, eventuale sdoganamento) subisce anche quello dei mancati utili che gli sarebbero derivati se non fosse intervenuto il sinistro. E la legittima e condivisibile inclusione della percentuale di utile sperato nel valore assicurabile non contrasta con le norme del codice che ritiene assicurabile solo il valore reale (e quindi non un valore eccedente) della cosa (1909 cc) perché la giurisprudenza ha già sostenuto che esso non possa limitarsi al solo valore CIF ma, come si è detto, deve essere comprensivo dei citati utili (Trib. Firenze, 29 aprile 1959).

La seconda, non giuridica, eccezione, è rappresentata dalla citata polizza inglese che copre espressamente i danni consequenziali al ritardo, non a caso diffusa sul mercato assicurativo internazionale: la *Marine Consequential Loss Insurance*. La polizza, nel suo frontespizio, fa un'interessante valutazione che



è opportuno riportare (in libera traduzione italiana dal testo originale inglese) per capirne la sua concretezza: "Le seguenti esclusioni - dalla copertura assicurativa (N.d.T.) - sono comuni alla maggior parte delle *Institute Cargo Clauses*: perdita, danno o spese la cui causa determinante sia il ritardo anche se tale ritardo sia provocato da un rischio assicurato (...)".

Questo il titolo e il sottotitolo della polizza, che poi però si lancia in un ragionamento allo stesso tempo semplice e geniale a dimostrare il pragmatismo dell'approccio con l'Assicurato e del meccanismo operativo che si spinge oltre i confini di un normale e ordinario danno materiale:

"(...) Le conseguenze di questa situazione per un fabbricante o per un imprenditore che importa una parte vitale di un macchinario o materie prime essenziali sono intuitive. Il ritardo nella riconsegna può causare il fermo della produzione. Tuttavia, è disponibile nel mercato assicurativo inglese una polizza che copre i danni consequenziali (*al ritardo, N.d.T.*) da trasporto marittimo (...)".

E poi continua, per entrare in maggiore dettaglio:

"(...) In termini generali, nel caso in cui l'interesse assicurato sia andato perduto o danneggiato e tale perdita o danno siano indennizzabili ai sensi della presente Assicurazione Merci, all'assicurato verranno riconosciuti:

1) Le spese correnti quali le rate di *leasing*, gli interessi su prestiti, ecc.

oppure
2) La perdita di profitti (...)".

È infatti intuitivo come da un fermo macchina di un'attrezzatura adibita alla produzione di un determinato articolo non possa che derivare una mancata produzione giornaliera - precisamente valutabile, pare ovvio - da cui deriva il conseguente pregiudizio economico da mancata vendita di un bene non protetto, cui si aggiungono le spese correnti quali l'affitto del capannone, il leasing della macchina che comunque corre per tutto il tempo del fermo, gli stipendi degli addetti alla macchina (ove non impiegabili diversamente, ovviamente) ecc.

Da questa copertura sono esclusi (specularmente a una comune polizza danni) la perdita e/o il danno materiale e diretto e ogni reclamo per ritardi causati da un irragionevole rifiuto da parte del fabbricante di prestare la sua garanzia sulle riparazioni effettuate al bene assicurato. Due deroghe, allora, che dovrebbero essere meglio conosciute dagli utenti: a cominciare dalla percentuale di utile sperato che non necessariamente dovrà fermarsi al dieci per cento ma che può arrivare al venti, trenta e fino al quaranta (previo accordo con l'Assicuratore, ovviamente) per finire alla insolita polizza sui danni consequenziali al ritardo, tenuta gelosamente in mano di pochi e selezionati *broker* inglesi, che non è più limitata all'ambiente *marine*, ma che oggi è estesa a tutte le altre modalità a beneficio di un più vasto numero di utenti. ■



Delivery Efficiency

@logistics Reply S.r.l.

Via Castellanza, 11 - 20151 Milano - Italia - Tel. +39 02 535761
Fax +39 02 5357644 - E-mail: click@reply.it - www.clickreply.eu


@logistics