

“Errata consegna” nel trasporto marittimo e termine per l’azione



Rubrica a cura dello Studio Legale Siccardi Bregante & C. -www.siccardibregante.it-studio@siccardibregante.it

Una recente pronuncia della Supreme Court inglese [caso “Giant Ace” (Fimbank Plc -v- KCH Shipping Co Ltd, deciso con pronuncia del 13 novembre 2024,] ha affrontato la questione relativa all’applicabilità del termine di decadenza annuale ai reclami che riguardano la consegna della merce a un soggetto non legittimato, cdd. “misdelivery claims”.

La problematica fa riferimento all’art. III.6 della Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico e viene affrontata dalla corte inglese sia con riferimento al testo originario del 1924 della Convenzione, cd. “Regole dell’Aja”, sia con riguardo al testo delle Regole così come emendate dai Protocolli di Visby del 1968 e di Bruxelles del 1979, cd. “Regole dell’Aja-Visby”.

L’art. III.6 delle Regole dell’Aia del 1924, al quarto capoverso sancisce: *“In qualsiasi caso il vettore e la nave saranno esonerati da ogni responsabilità per perdite o danni [“all liability in respect of loss or damage”], se non sarà promosso giudizio entro un anno dopo la riconsegna delle merci o la data in cui le merci avrebbero dovuto essere riconsegnate.”* Con il protocollo di Visby del 1968 è stata esplicitamente estesa la portata della predetta disposizione nel senso che la locuzione “all liability in respect of loss or damage” viene sostituita con “all liability whatsoever in respect of the goods”, con espressa previsione dell’esonero del vettore e della nave da qualsivoglia responsabilità relativa alle merci, non necessariamente limitata quindi ai soli danni materiali, nel caso in cui il diritto a reclamare i danni non venga azionato entro un anno dalla riconsegna delle merci o dalla data in cui avrebbero dovuto essere riconsegnate.

La questione sottoposta alla corte Inglese riguardava un carico di carbone alla rifusa e all'azione intentata dai rappresentanti del carico (in questo caso la banca finanziatrice dell'acquirente della merce) nei confronti del vettore per "misdelivery", cioè la avvenuta consegna del carico a un soggetto non legittimato. Il punto consisteva nel fatto che l'azione verso il vettore veniva iniziata quando era già decorso il termine di un anno, previsto dalle Regole dell'Aja - Visby, e decorrente dalla data di consegna della merce (o da quella in cui la stessa avrebbe dovuto essere consegnata).

Secondo la tesi dell'attore-reclamante, poiché la Convenzione regola la responsabilità del vettore dalla caricazione della merce a bordo fino alla sua scaricazione, i fatti avvenuti oltre tali termini - tra cui la errata consegna post scaricazione - non sono regolati dalla normativa uniforme e quindi sfuggono al predetto termine di decadenza annuale.

Opposta, ovviamente, la tesi del vettore secondo il quale la riconsegna a un soggetto non legittimato costituisce un inadempimento del vettore, regolato dalla Convenzione e assoggettato al ridetto termine annuale di decadenza.

Centrale era dunque l'analisi e l'esegesi della norma di riferimento e la sua evoluzione testuale, dal testo originario del 1924 a quello emendato dai Protocolli di revisione. L'art. III.6 delle Regole dell'Aia del 1924, al quarto capoverso sanciva che: *"In qualsiasi caso il vettore e la nave saranno esonerati da ogni responsabilità per perdite o danni [“all liability in respect of loss or damage”], se non sarà promosso giudizio entro un anno dopo la riconsegna delle merci o la data in cui le merci avrebbero dovuto essere riconsegnate.”*

Con il protocollo di Visby del 1968 è stata esplicitamente estesa la portata della predetta disposizione attraverso la sostituzione della locuzione *"all liability in respect of loss or damage"* con quella *"all liability whatsoever in respect of the goods"*, pertanto comprendendo espressamente - nel suo ambito di applicazione - anche i danni da *"misdelivery"*, oltre a quelli pacifici da perdita o avaria.

La questione era già stata risolta in senso favorevole al vettore in primo grado dal Tribunale arbitrale il quale era giunto a ritenere applicabile al caso il termine annuale di decadenza, sia in base al testo originario dell'art. III.6, sia - e a maggior ragione - in base a quello emendato dai Protocolli.

Leggermente differente, invece, era stata la decisione, in secondo grado, della English and Wales Court of Appeal la quale aveva affermato l'applicabilità del termine di decadenza solo laddove il contratto di trasporto sia disciplinato dalla più ampia formulazione dell'art. III.6 come modificato dal Protocollo del 1968 e non anche quando si applichino le Regole dell'Aia 1924.

La Suprema Corte, al contrario, ha affermato che in entrambi gli scenari la soluzione è uniforme nel senso dell'applicazione del termine di decadenza annuale anche ai reclami per errata consegna avvenuta tempo dopo la scaricazione della nave. Nel risolvere la questione la Corte è partita proprio dal dato letterale delle Regole dell'Aia in quanto esplicitamente meno ampio

della normativa del 1968 con la conseguenza che, fornendo risposta positiva al quesito, la stessa soluzione ha da valere – a maggior ragione - per le Regole dell'Aia-Visby. Più in particolare la Suprema Corte ha preso in considerazione ed analizzato sia il dato letterale che il contesto e la ratio dell'art. III.6 delle Regole dell'Aia, oltre ai lavori preparatori della predetta normativa, i precedenti giurisprudenziali inglesi, la prassi giuridica di altri ordinamenti e la dottrina.

Tra le varie argomentazioni, si sottolinea la finalità della coerenza e certezza del diritto che caratterizza il principio per cui i reclami per errata consegna del carico, sia essa avvenuta al momento della scaricazione oppure in un frangente successivo dopo la custodia della merce a terra, devono essere azionati entro un anno dalla riconsegna della merce, sempre fatta salva l'ipotesi in cui le parti abbiano concordato un'estensione del predetto termine di decadenza come espressamente previsto nell'ultimo periodo del quarto capoverso dell'art. III.6 come modificato dal Protocollo di Visby del 1968.