

## MATERIALI

### DEROGA CONTRATTUALE AI LIMITI RISARCITORI NEL TRASPORTO STRADALE: RILIEVI SU UNA CLAUSOLA DI CONTROVERSA INTERPRETAZIONE (\*)

SOMMARIO: 1. Il quesito. – 2. Il ruolo delle parti contrattuali e la funzione della clausola sugli obblighi risarcitori; l'interpretazione maggiormente verosimile della stessa. – 3. La previsione contrattuale riferita ai trasporti nazionali: sua liceità. – 4. La previsione contrattuale riferita ai trasporti internazionali: profili generali. – 5. Illiceità della clausola di deroga nei trasporti internazionali retti dalla CMR. – 6. Liceità della clausola di deroga nei trasporti internazionali retti dal codice civile. – 7. Esigenza di richiamo della CMR nel documento di trasporto, al fine di evitare l'obbligo di risarcimento integrale del danno. – 8. Casistica. – 9. Clausole aggiuntive di tutela del vettore. – 10. Decadenza dal beneficio del limite.

1. *Il quesito* – È stata sottoposta alla mia valutazione la disposizione contenuta in un contratto quadro fra due operatori del trasporto, concernente la regolazione dei servizi di trasporto destinati ad essere svolti dall'uno in favore dell'altro in un arco di tempo determinato, rubricata «*Responsabilità del vettore*» ed avente il seguente tenore:

«*Il vettore è tenuto al risarcimento integrale dei danni derivati al committente per danneggiamento, distruzione, perdita, sottrazione, indisponibilità e/o non reperibilità delle merci trasportate e di ogni altro danno che sia dipendente e/o con-*

---

(\*) Testo, ampliato e rielaborato, del parere *pro veritate* reso da Alfredo Antonini e pubblicato con il consenso del soggetto a richiesta del quale è stato emesso.

*nesso a danneggiamento, distruzione, perdita o sottrazione della merce. Il vettore si obbliga a tenere indenne e manlevare integralmente il committente da qualsiasi richiesta a qualsiasi titolo avanzata dagli interessati al carico, con specifico riferimento al singolo trasporto eseguito, nonché di tutto quanto risultasse richiesto o dovuto anche ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 83 bis, comma 4 bis sexies, l. 133/2008, introdotto dalla legge di stabilità 2015.*

*In deroga a quanto previsto dall'art. 1696 cod. civ., per i trasporti nazionali il risarcimento dovuto dal vettore in caso di danneggiamento, distruzione, perdita, sottrazione, indisponibilità e/o non reperibilità delle merci trasportate è di € 10,00 per ogni chilogrammo di peso lordo di merce perduta o avariata, entro il limite di € 150.000,00 per sinistro. Resta inteso che il vettore non può avvalersi di tale limitazione di responsabilità nei casi in cui la perdita o l'avaria siano state determinate da dolo o colpa grave dello stesso o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto».*

Il quesito riguarda, dall'angolo visuale del soggetto denominato «vettore», l'efficacia della clausola suddetta, che introduce un regime giuridico del risarcimento del danno differente rispetto a quello legale e per lui più sfavorevole.

*2. Il ruolo delle parti contrattuali e la funzione della clausola sugli obblighi risarcitori; l'interpretazione maggiormente verosimile della stessa* – A livello introduttivo e preliminare, rilevo che il contratto realizza la regolazione standardizzata dei singoli rapporti di trasporto che, nell'arco temporale previsto, saranno affidati dal committente al vettore.

Il soggetto, denominato «committente», è un operatore che funge da spedizioniere (casa di spedizioni) o più correttamente da impresa di trasporti e spedizioni e che, nei confronti della propria clientela, assume il ruolo di vettore commerciale, mentre il soggetto, denominato «vettore», è un'impresa di trasporto che assume nei confronti del committente l'obbligo di trasportare le merci dei clienti del me-

desimo e che si riserva di provvedere alle singole operazioni di trasporto in proprio (in tal caso assumendo il ruolo di vettore di fatto) o tramite subvettori (in tal caso assumendo il ruolo di subvettore contrattuale, mentre i singoli subvettori o padroncini da lui incaricati assumono quello di vettori di fatto).

La funzione della norma contrattuale è, nell'interesse del «committente», di elevare la tutela risarcitoria in favore dell'interessato al carico, per evidenti ragioni commerciali, addossandone al «vettore» le conseguenze sul piano economico.

L'interpretazione della clausola non è agevole: essa risente, indubbiamente, di una stesura non meditata e non effettuata da un tecnico della materia.

Il primo comma afferma l'obbligo di risarcimento «integrale»: parrebbe, pertanto, derogare all'intero complesso normativo proprio del trasporto stradale, per il quale il risarcimento è ristretto entro i limiti previsti dalla legge.

In tale ottica, parrebbe costituire oggetto di deroga totale l'art. 1696 cod. civ., recante la disciplina del limite risarcitorio; tuttavia, contraddittoriamente rispetto a tale interpretazione, il secondo comma deroga solo alle disposizioni di tale articolo sul trasporto nazionale (elevando il limite da un euro a dieci euro per chilogrammo di merce perduta o danneggiata), lasciandone immutate le disposizioni concernenti il trasporto internazionale.

Tale contraddizione parrebbe rendere plausibile una seconda interpretazione, per la quale l'obbligo di risarcimento «integrale», previsto dal primo comma, avrebbe il valore di affermazione di principio, tutt'al più finalizzata a comprendere nel risarcimento ogni tipologia di danno, mentre la deroga al limite risarcitorio, disposta dal secondo comma solo per i trasporti nazionali, verrebbe sostanzialmente ad equiparare il limite contrattuale assegnato agli stessi (dieci euro per chilogrammo) a quello proprio dei trasporti internazionali (otto virgola trentatré diritti speciali di prelievo per chilogrammo).

Ritengo di poter disattendere tale interpretazione perché essa, nella sostanza, priverebbe di significato e di effetti l'intero primo comma, rendendolo superfluo.

Interpreto pertanto la clausola in questione nel senso che: il primo comma prevede il risarcimento in misura integrale, quindi derogando alle disposizioni di legge, sia nazionali che internazionali uniformi, che prevedono limiti risarcitori; il secondo comma, in deroga al primo – anziché, come testualmente previsto, in deroga all'art. 1696 cod. civ. – eleva a dieci euro per chilogrammo il limite nei trasporti nazionali e pone il limite risarcitorio massimo di centocinquanta euro “per sinistro”; conseguentemente, la previsione del risarcimento in misura integrale, ovvero senza limiti, resta efficace solo per i trasporti internazionali.

Presupporrò questa interpretazione nelle osservazioni che seguono; facendo presente, peraltro, che l'interpretazione indicata per seconda, e qui disattesa, è quella più favorevole per il «vettore»: ai sensi della stessa, il limite risarcitorio non subisce deroghe nei trasporti internazionali, mentre, quanto alla deroga riferita ai trasporti nazionali, valgono i rilevi sviluppati al punto 3 *infra*.

Nell'ottica del «committente», dunque, la disposizione in questione dovrebbe porre a carico del «vettore» il risarcimento del danno in misura integrale, anziché nei limiti risarcitori previsti dalla legge (1° comma), e, nei trasporti nazionali, in misura limitata, ma entro un limite maggiormente elevato di quello fissato dall'art. 1696 cod. civ. (2° comma); la stessa non inciderebbe, viceversa, sul regime di responsabilità, sugli oneri probatori e sulle circostanze esonerative di cui il vettore può avvalersi.

Un discorso a parte, peraltro esulante dall'ambito del quesito, è quello riferibile al limite risarcitorio globale introdotto dalla clausola in esame, estraneo al regime legale del contratto di trasporto e proprio invece di altre limitazioni risarcitorie, fra cui quella dell'armatore per crediti marittimi e quella dell'esercente aereo per danni a terzi sulla superficie. Mentre il limite risarcitorio si riferisce al singolo

credito, ossia alla singola partita di merce perduta o danneggiata, il limite risarcitorio per sinistro si riferisce a tutti i crediti relativi ai molteplici danni derivanti dal medesimo incidente, nei confronti dei singoli mittenti o destinatari delle varie partite di carico. Ancorché riferito al sinistro, tale limite vale ovviamente anche per il singolo danno, per il quale si viene a cumulare un limite relativo (dieci euro per chilogrammo) ad altro assoluto (quale tetto massimo, a centocinquantamila euro a prescindere dal peso). Il limite assoluto rende, di fatto, non risarcibile il danno alla merce perduta o danneggiata per un peso superiore alle quindici tonnellate, fino alla portata massima del veicolo.

*3. La previsione contrattuale riferita ai trasporti nazionali: sua liceità* – Quanto ai trasporti nazionali, la disposizione in questione eleva il limite del risarcimento cui è tenuto il vettore rispetto a quello legale dell'art. 1696 cod. civ.

La modifica è lecita, poiché la deroga a sfavore del vettore è consentita esplicitamente dall'art. 1696, quarto comma, cod. civ.

Sotto molteplici angoli visuali, la modifica – ancorché di apparente sfavore per il vettore – non è inopportuna.

Infatti, il limite risarcitorio legale ne risulta decuplicato, da un euro a dieci euro per chilogrammo di merce perduta o avariata.

Tale aumento riconduce lo stesso a ragionevolezza, consentendo il rispetto di uno dei criteri che, secondo la dottrina pressoché unanime conforme all'orientamento della giurisprudenza soprattutto della Corte costituzionale, deve caratterizzare l'istituto del limite ai fini della sua ammissibilità.

Il limite è consentito, invero, a tutela degli interessi delle imprese di trasporto, purché il risarcimento conservi una propria effettività, ossia non venga a risultare irrisorio o soltanto teorico: il danno, ancorché in misura ridotta, deve essere risarcito in maniera apprezzabile.

Il limite di un euro per chilogrammo rende in molte fattispecie inconsistente il risarcimento e rischia, sul piano del

fatto, di trasformare una limitazione risarcitoria in una forma sostanziale di irresponsabilità.

Ciò comporta il rischio che, nell'eventuale contenzioso in sede giurisdizionale relativo al singolo caso concreto, il giudice sia propenso a valutare in maniera più ampia e maggiormente favorevole all'interessato al carico l'eventuale colpa grave che comporta la decadenza del vettore dal beneficio, allo scopo di non privare il danneggiato di una adeguata riparazione del pregiudizio risentito.

Ciò premesso, l'attenzione del «vettore», nell'accettare la clausola contrattuale in questione voluta dal «commitente», deve essere posta alla copertura assicurativa della responsabilità vettoriale, che egli deve adeguare fino a concorrenza dei limiti contrattuali, anziché di quelli legali.

*4. La previsione contrattuale riferita ai trasporti internazionali: profili generali* – Nei trasporti internazionali, la clausola in esame, disponendo l'obbligo di risarcimento integrale a carico del vettore, deroga alle vigenti disposizioni che stabiliscono un limite risarcitorio in favore del medesimo.

Si tratta, in particolare, dell'art. 3, par. 3, della convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 sul trasporto internazionale di merci su strada, come modificata dal protocollo di Ginevra del 5 luglio 1978 (di seguito: CMR), applicabile sia a tutti i trasporti assoggettati a tale convenzione, che a tutti quelli retti dal codice civile ancorché non assoggettabili alla convenzione, in virtù del 2° comma dell'art. 1696 cod. civ., il quale per il limite del trasporto internazionale di merci su strada richiama l'art. 23, par. 3, della convenzione citata.

Il tenore testuale della disposizione contrattuale in riferimento non può dare adito a dubbi, nel senso che la deroga al limite è radicale: le parti hanno previsto il risarcimento «integrale».

*5. Illiceità della clausola di deroga nei trasporti internazionali retti dalla CMR* – Nei trasporti internazionali si pone,

peraltro, il problema della derogabilità o meno delle disposizioni della CMR concernenti la responsabilità del vettore.

L'art. 41 della stessa prevede la nullità di ogni disposizione che deroghi a qualsiasi sua norma, ad eccezione di quella dell'art. 40, che si riferisce al regresso fra vettori e all'insolvenza di uno di essi nei casi previsti dagli artt. 37 e 38.

Si tratta di inderogabilità assoluta, dunque anche a favore del mittente e a sfavore del vettore.

L'art. 23, comma 6, a sua volta, prevede la deroga al limite risarcitorio nei soli casi di dichiarazione di valore o di speciale interesse alla riconsegna, non contemplati nel contratto; la clausola in esame contiene nel primo comma, infatti, una deroga al limite risarcitorio assoluta, con l'eliminazione del limite («risarcimento integrale»), anziché legata alle dichiarazioni appena indicate.

Pertanto, nei trasporti internazionali, ogni qualvolta sia applicabile la CMR, il disposto dell'art. 41 della CMR determina verosimilmente la nullità della clausola stessa, consentendo al vettore di beneficiare dei limiti risarcitori previsti dalla convenzione.

*6. Liceità della clausola di deroga nei trasporti internazionali retti dal codice civile* – Qualora il trasporto internazionale sia retto non dalla CMR, ma dal codice civile, la disciplina del limite risarcitorio potrebbe essere derogata dalle parti, stante il carattere non cogente della stessa, come sopra indicato.

Infatti, oggetto di richiamo dell'art. 1696 cod. civ. è il solo art. 23 della CMR concernente il limite risarcitorio, e non la restante normativa di essa; sicché, per il trasporto internazionale, qualora assoggettato al codice civile, vige il criterio della derogabilità.

*7. Esigenza di richiamo della CMR nel documento di trasporto, al fine di evitare l'obbligo di risarcimento integrale del danno* – Quanto indicato al precedente punto 5 esige una

rilevante considerazione riguardo la sottoposizione del trasporto alla CMR.

Secondo un'interpretazione consolidata della giurisprudenza italiana, pur disattesa e criticata dalla dottrina, le disposizioni della CMR si applicano al contratto di trasporto solo se essa sia stata richiamata nel documento di trasporto.

Tutto ciò normalmente non accade allorquando il contratto di trasporto è destinato non a regolare una specifica operazione di trasporto, ma a fungere da contratto quadro per la regolazione in maniera uniforme dei singoli trasporti che volta per volta verranno affidati dal committente al vettore.

Nel caso di specie, come ho evidenziato al punto 2 *supra*, il «committente» funge da spedizioniere (vettore contrattuale) nei confronti del titolare della merce interessato al trasporto, suo cliente, mentre il «vettore» a propria volta affida di regola l'esecuzione dei singoli trasporti ad altro vettore (padroncino), che funge da vettore operativo.

Il contratto quadro preso in considerazione non è sottoposto alla CMR, poiché essa non è richiamata in alcun documento di trasporto, estraneo al regime del contratto quadro e, invece, riferibile ai singoli contratti di trasporto stipulati in esecuzione del contratto quadro.

Occorre, pertanto, prestare la massima attenzione che la CMR venga richiamata nei documenti di trasporto relativi a tali contratti.

In difetto, la conseguenza è quella dell'assoggettamento del singolo trasporto non alla CMR, ma al codice civile, che prevede la derogabilità delle disposizioni concernenti la responsabilità del vettore; sicché, la previsione contrattuale dell'obbligo del vettore di provvedere al risarcimento integrale del danno verrebbe in tal caso a costituire una deroga al regime limitativo del codice civile, consentita e quindi efficace.

8. *Casistica* – Vengono a rilievo, pertanto, i singoli rapporti fra i soggetti coinvolti nel trasporto che ho indicato al



punto 2 *supra*, in relazione ai documenti di trasporto che verranno emessi.

Posso evidenziare le ipotesi che seguono:

- a) Se il documento di trasporto contenente il richiamo della CMR viene emesso dal «vettore» e intestato al «committente» (operatore di trasporti e spedizioni), in qualità di mittente, il tenore dello stesso consente al «vettore» di beneficiare della limitazione risarcitoria, con carattere di prevalenza rispetto all'accordo quadro (cfr. punti 5 e 7 *supra*).
- b) Se il suddetto documento viene emesso dal «vettore» e intestato al mittente della merce indicato dal «committente», il debito risarcitorio nei confronti del mittente o del destinatario è limitato, sicché il rischio corso dal primo è solo quello che il «committente», qualora debba risarcire il danno in misura integrale in virtù di un regime giuridico eventualmente diverso fra lui stesso e l'avente diritto al carico, sulla base dell'accordo quadro venga a chiedere al «vettore», in via di surroga o di regresso, il medesimo importo da lui pagato; tuttavia, anche in tale ipotesi sussisterebbe, a favore del «vettore», la possibilità di opporre al «committente» le medesime eccezioni che avrebbe potuto opporre al mittente e al destinatario circa la limitazione risarcitoria.
- c) Se il documento in parola viene emesso dal vettore di fatto (padroncino) in favore del «committente», qualora quest'ultimo risarcisca il proprio cliente o il soggetto danneggiato, in relazione ai rapporti in essere con il medesimo e non noti al «vettore», oltre il limite stabilito dalla CMR, egli può agire per il recupero entro il limite nei confronti del vettore di fatto, ma senza limiti nei confronti del «vettore» sua controparte contrattuale, in relazione all'obbligo da questi assunto di provvedere al risarcimento «integrale».

9. *Clausole aggiuntive di tutela del vettore* – Consiglio, pertanto, nell'interesse del «vettore» e per evitare rischi nei

trasporti internazionali, allo scopo di mitigare e per taluni aspetti neutralizzare la portata della clausola in riferimento, di inserire nell'accordo quadro, qualora possibile sulla base delle relazioni commerciali, una clausola del seguente tenore:

*«Il presente contratto, quanto ai trasporti internazionali, è assoggettato alla CMR – Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956, come modificata dal Protocollo di Ginevra del 5 luglio 1978, sul trasporto stradale internazionale di merci».*

In forza di questa clausola, per i trasporti internazionali, in applicazione di quanto indicato ai punti 5 e 7 *supra*, la previsione contrattuale del risarcimento in misura integrale è nulla, stante l'inderogabilità dei limiti previsti dalla CMR, i quali quindi trovano applicazione nei confronti e a beneficio del vettore.

Qualora, per ragioni commerciale, l'introduzione di tale clausola non risulti possibile, consiglio l'inserimento di altra clausola del seguente tenore:

*«Il committente non assumerà contrattualmente verso i propri clienti obblighi superiori a quelli di legge».*

Grazie a questa clausola, il «vettore» evita il rischio di dover risarcire in misura integrale, anziché entro i limiti della CMR qualora applicabile ai sensi di quanto indicato ai punti 5 e 7 *supra*, il danno al «committente» che agisca in via di surroga o di regresso (c.d. rivalsa o manleva).

Nel dettaglio: il «committente» non è il titolare del carico, sicché un danno alla merce trasportata determina un danno a suo carico solo a seguito della richiesta risarcitoria del mittente, sua controparte contrattuale, o del destinatario; di tale danno egli può chiedere il risarcimento al «vettore», sulla base del contratto; in forza della clausola proposta, tale sua richiesta può essere svolta entro i limiti risarcitori fissati dalla legge, anziché entro quelli eventualmente più elevati cui egli debba sottostare qualora abbia adottato con il mittente pattuizioni di favore per quest'ultimo, risultando tali pattuizioni non applicabili nei suoi rapporti con il «vettore».

10. *Decadenza dal beneficio del limite* – Quanto da ultimo specificato fa sì che il debito risarcitorio sia per il «vettore» del contratto quadro senza limiti solo nei casi di dolo o colpa grave in capo al medesimo, ai suoi dipendenti (autisti) o ai subvettori (padroncini) di cui si sia avvalso.

Il regime contrattuale fissato dalla clausola in esame è, per questo aspetto, confermativo di quello legale (art. 1696, 4° comma, cod. civ.); segnalo la impropria qualificazione della limitazione come riferita alla «responsabilità» anziché al limite risarcitorio.

In particolare, nel caso di colpa grave del vettore di fatto, il destinatario (cui compete il diritto ai sensi dell'art. 1689 cod. civ.) può agire, oltre che nei confronti del vettore di fatto, in quelli del vettore contrattuale, per conseguire il risarcimento integrale del danno senza l'applicazione dei limiti.

Altrettanto vale per il «committente» del contratto quadro, che, qualora chiamato dal suo cliente a risarcire il danno (come evidenziato a conclusione del pt. 9 *supra*), promuova azione di regresso o surroga contro il «vettore» del medesimo contratto.

