ISSN 1123-5802

Rivista DIRITTO DEI TRASPORTI 2026 - Anno XXXIX n. 1

SAGGI

DANIELE CASCIANO

TRASPORTO A MEZZO CONTAINER E LIMITE RISARCITORIO (*)

The essay examines the topic of the compensation limit in favour of the carrier within the context of containerised transport. The complexities in this area stem, on one hand, from the operational and technical characteristics inherent in this mode of carriage and, on the other, from the fact that the use of containers in the transport industry developed subsequent to the adoption of the first international conventions dealing with carrier's liability and limitation of compensation, which therefore did not originally contemplate it. The issue has emerged – especially, though not exclusively – in the field of maritime transport, due to both the quantitative and qualitative significance of containerised transport in this sector and the specific criteria for determining the compensation limit under the 1924 Brussels Convention (Hague Rules) and Article 423 of the Italian Navigation Code. In particular, these provisions, based respectively on the concepts of «package or unit» and «unità di carico», have proven difficult to apply in the context of containerised transport, raising interpretive issues as to whether such parameters should refer to the container itself or to the goods contained therein. The Hague-Visby Rules have addressed some of the main difficulties associated with the application of the compensation limit in containerised transport through the introduction of Article IV.5.c: This provision establishes that, for the purposes of identifying the relevant «package» or «unit», the individual packages or units enumerated in the

(*) Il presente articolo si inserisce nelle attività di ricerca svolte nel quadro del PRIN 2020 (Prot. 20208JFB98) sul tema «*Rethinking the Principle of Unlimited Liability in the Context of the Current Legal Framework: the Pioneering Role of Maritime, Air and Transportation Law as Forerunner of the New Rules and Models of Limitation of Liability and Claims?*» e costituisce un contributo destinato alla pubblicazione negli Atti del V Convegno nazionale A.I.DI.NA.T., tenutosi a Catanzaro, il 16-17 ottobre 2025, dal titolo «*Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti trent'anni dopo*», evento conclusivo del suddetto progetto di ricerca.

bill of lading as being contained within the container shall be considered as such, failing which the container itself shall be deemed to constitute a single package or unit. However, the Hague-Visby Rules have not solved all the legal issues that may arise in practice, which therefore continue to require substantive interpretative analysis. Among these issues, particular significance attaches to: the definition of the concept of «unit» as a relevant parameter for limitation purposes and its applicability to bulk cargo carried in containers; the requirement that the enumeration of packages or units in the bill of lading must satisfy under Article IV.5.c of the Hague-Visby Rules; the legal effect of the statements made by the carrier in order to clause the bill of lading through wording such as «weight and quantity unknown», «said to contain», «shipper's load and count» and the like; the validity and effects of provisions included in the bill of lading purporting to qualify the container itself as the relevant package or unit for the purpose of applying the compensation limit.

Sommario: 1. Premessa. – 2. Il trasporto a mezzo container nel quadro dei diversi regimi normativi di limitazione del debito del vettore. – 3. Criterio della limitazione del debito basato sul peso e trasporto a mezzo container. – 4. Criterio della limitazione del debito basato sul numero di colli o unità e trasporto a mezzo container: dal testo originario delle Regole dell'Aia all'art. 4.5, lett. *c*, delle Regole dell'Aia-Visby. – 5. Concetto di «*unit*» nel quadro delle Regole dell'Aia e dell'Aia -Visby e sua applicazione nel caso di *bulk cargo*. – 6. Applicazione dell'art. 4.5, lett. *c*, delle Regole dell'Aia-Visby e requisito della enumerazione delle merci in polizza di carico «*as packed*». – 7. Incidenza dell'apposizione in polizza di riserve generiche riferite alle merci stivate nel container. – 8. Effetto delle cosiddette «*boilerplate clauses*» contenute nella polizza di carico. – 9. Conclusioni.

1. *Premessa* – Il trasporto a mezzo container solleva, in relazione alla limitazione del debito risarcitorio del vettore, alcune rilevanti problematiche di carattere giuridico, che risultano correlate alle peculiarità tecniche ed operative proprie di tale modalità di consolidamento e trasferimento delle merci ([1]).

([1]) Sul tema, si vedano, tra gli altri: E. Spasiano, *Container: problemi giuridici*, in *Riv. dir. nav.* 1968, I-II, 89; F. Berlingieri, *Problemi giuridici del trasporto in containers*, in *Dir. mar.* 1971, 146, in particolare a 149 ss.; G.M. Boi, *Applicazione del limite nel debito del vettore ai containers*, in *Dir. mar.* 1986, 574, nonché *Sull'applicabilità ai containers del limite del debito del vettore*, in *Dir. mar.* 1986, 1067; L. Tullio, *La limitazione del debito del vettore nel trasporto mediante containers*, in *Dir. trasp.* I/1990, 149; G. Righetti, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, 815 ss.; M. Riguzzi, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, Milano, 1993, 95 ss.; G.M. Boi, *Containers e limite del debito tra*

I temi che vengono in rilievo al riguardo sono molteplici.

Essi hanno una dimensione, per un verso, specifica, in quanto strettamente riferiti all'applicazione dell'istituto della limitazione, e, per altro verso, generale, risultando influenzati dall'inquadramento di aspetti di più ampia portata, quali, ad esempio, quelli concernenti la natura giuridica del container ([2]), il regime di responsabilità del vettore anche in relazione alle diverse modalità di impegno del contenitore riscontrabili nella prassi ([3]), o il rilievo giuridico della descrizione delle merci

---

diritto interno e diritto uniforme, in *Trasp.* 62-63/1994, 153; A. Antonini, *Profili giuridici del trasporto a mezzo containers*, in *Trasporto multimodale e sviluppo dell'economia nell'area del Mediterraneo*, Atti dell'Incontro di studio, Ispica-Ragusa, 20 agosto-3 settembre 1993, Messina, 1994, 106 ss.; Id., *Vecchi e nuovi spunti solutivi dei problemi giuridici del trasporto a mezzo container*, in *Il trasporto multimodale nella realtà giuridica odierna* (a cura di M. Riccomagno), Torino, 1997, 79 ss.; S. Magnosi, *Il trasporto marittimo di merci in container*, in *Trattato breve di diritto marittimo* (a cura di A. Antonini), II, Milano, 2008, 481 ss.; S. Carbone, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, II ed., Milano, 2010, 436 ss.; S. Zunarelli - M.M. Comenale Pinto, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, V ed., Milano, 2023, 430 e 485 s.

([2]) Cfr., al riguardo, A. Antonini, *Profili giuridici del trasporto a mezzo containers*, cit., 89, il quale riconduce il problema della definizione della natura giuridica del container al fatto che, quantomeno ad una preliminare considerazione, esso sembra condividere i caratteri di *strumento* del trasporto, nella misura in cui serve a riunire e racchiudere in sé le merci, e allo stesso tempo di *oggetto* (unitamente al suo contenuto) del trasporto stesso. Con riferimento ai contratti di utilizzazione dei container e alla qualificazione del rapporto giuridico concernente la loro messa a disposizione da parte del vettore in favore del mittente/caricatore, cfr. G. Righetti, *Container*, in *Dig. disc. priv., Sez. comm.*, III, Torino, 1988, 465; A. Pasino, *I contratti di utilizzazione dei containers*, in G. Silingardi - A. Antonini - F. Morandi (a cura di), *Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo*, Atti del Convegno di Modena del 31 marzo-1° aprile 1995, Milano, 1996, 349 ss.; F. Devescovi, *Utilizzazione del container e trasporto*, Trieste, 2001; G.M. Boi, *Utilizzo dei* containers *e tipologie contrattuali*, in *Dir. mar.*, 2004, 1029; S. Magnosi, *Il trasporto marittimo di merci in container*, cit., 463 ss.; M. Lopez De Gonzalo, *La messa a disposizione di containers tra locazione, trasporto e diritto di proprietà*, in *Dir. mar.* 2017, 263; E. Righetti, *Profili di responsabilità in merito al pagamento delle* demurrage, detention *e* storage charges *nelle spedizioni marittime di contenitori*, in *Dir. mar.* 2020, 803 ss. Sul punto, si rinvia anche alle considerazioni svolte alla successiva nota 21.

([3]) Come è stato correttamente evidenziato, il problema concernente l'individuazione del regime di responsabilità vettoriale nel trasporto consolidato non attiene tanto al fatto che il container sia stato messo a disposizione dal vettore stesso o sia procurato dal mittente/caricatore, quanto piuttosto alle modalità con cui si è proceduto al suo riempimento, e segnatamente alle differenze intercorrenti tra l'ipotesi in cui esso è utilizzato direttamente dal vettore per proprie esigenze legate all'agevolazione delle operazioni di caricazione, movimentazione e scaricazione della merce (trasporto a condizione LCL/LCL) e quella in cui il container è riempito dal mittente/caricatore (o dallo spedizioniere da questi incaricato) e consegnato sigillato al vettore per il trasporto (trasporto a condizione FCL/FCL), con la rilevante conseguenza che, in quest'ultimo caso, il vettore mede-

riportata nel documento di trasporto ([4]).

Le difficoltà che si presentano sul piano dell'applicazione della limitazione del debito vettoriale con riferimento al trasporto a mezzo container risultano, peraltro, riconducibili anche – se non principalmente – alle lacune e alle disomogeneità che, in diversa misura, sussistono nei sistemi normativi che disciplinano l'istituto del limite risarcitorio nel quadro delle diverse modalità di trasporto.

Tali sistemi, infatti, per ragioni sia di natura storica che di scelte di politica legislativa alla base della loro adozione, sono ispirati a criteri di limitazione differenziati, i quali non sempre risultano agevolmente declinabili con riguardo al trasporto containerizzato, dando luogo a problemi ermeneutici di non semplice soluzione.

Tenuto conto del profilo da ultimo considerato, per affrontare il tema oggetto della presente disamina, è quindi utile prendere le mosse da una sommaria ricognizione del quadro normativo relativo alla disciplina del limite risarcitorio nei diversi sottotipi di trasporto.

2. *Il trasporto a mezzo container nel quadro dei diversi regimi normativi di limitazione del debito del vettore* – È noto che i sistemi di limitazione del debito risarcitorio sono accomunati da un profilo unificante, rappresentato dalla funzione assolta dal limite stesso, che opera quale soglia monetaria entro cui viene circoscritta l'esposizione del vettore per i danni cagionati alle cose trasportate che risultino imputabili alla responsabilità del medesimo. In questa prospettiva, il limite assume la

---

simo non è in grado, al momento della ricezione del contenitore, di conoscerne l'effettivo contenuto. In tali termini, cfr. A. Antonini, *Profili giuridici del trasporto a mezzo containers*, cit., 90 e 93 ss. Sul tema dell'incidenza delle condizioni FCL/FCL ed LCL/LCL sul regime di responsabilità del vettore nel trasporto a mezzo container, si vedano anche i contributi di: G.G. Dorfles, *Sul trasporto a mezzo container a condizioni FCL/FCL*, in *Dir. mar.* 1988, 851; G.M. Boi, *Trasporto a mezzo container e responsabilità del vettore marittimo: i primi orientamenti della giurisprudenza italiana*, in *Dir. mar.* 1989, 1074; F. Bianca, *Osservazioni sulla responsabilità del vettore nel trasporto marittimo mediante container*, in *Dir. trasp.* 1992, 547; G.M. Boi, *Il trasporto marittimo a mezzo container: la giurisprudenza italiana di fronte al dato normativo*, in *Scritti in onore di Antonio Lefebvre d'Ovidio*, I, Milano, 1995, 163 ss.; A. Antonini, *Vecchi e nuovi spunti solutivi dei problemi giuridici del trasporto a mezzo container*, cit., 72 ss.; S. Magnosi, *Il trasporto marittimo di merci in container*, cit., 473 ss.

([4]) Sul punto, si vedano le considerazioni svolte da G.M. Boi, *Sull'applicabilità ai containers del limite del debito del vettore*, cit., 1067.

natura di tetto massimo dell'obbligazione risarcitoria, senza tuttavia integrare una forma di liquidazione forfettizzata del danno, il quale deve comunque essere allegato e provato dal soggetto danneggiato; di talché, se l'entità del danno, quale risultante all'esito della prova, supera la soglia limite prevista, al danneggiato non potrà essere riconosciuto un importo eccedente detta misura; se, invece, il pregiudizio effettivamente subito risulti inferiore al limite, il risarcimento dovrà essere parametrato al suo ammontare concreto, non potendo in alcun caso essere superiore ad esso.

Fermo questo elemento comune, come osservato in premessa, i sistemi di limitazione del debito vettoriale si basano, peraltro, su impostazioni che sono tra loro affatto eterogenee quanto ai criteri adottati ai fini della commisurazione del limite stesso ([5]).

Da un lato, taluni di essi – e si tratta, a ben vedere, del novero più consistente – adottano un criterio fondato sul calcolo del peso delle merci, rapportando il limite a un dato importo per chilogrammo di merci perdute o danneggiate nel corso del trasporto: è questo il caso, a livello internazionale uniforme, del trasporto aereo, del trasporto ferroviario e del trasporto stradale ([6]); ma è anche l'ipotesi che si concreta a livello interno, nel nostro ordinamento, in relazione alla disciplina del contratto di trasporto in generale dettata dal codice civile ([7]), oltre che

([5]) Per un inquadramento generale dei diversi sistemi di limitazione del debito e per la loro relazione con il trasporto a mezzo container, cfr. G.M. Boi, *Containers e limite del debito tra diritto interno e diritto uniforme*, cit.

([6]) A livello di disciplina internazionale uniforme, si vedano: per il trasporto aereo, Conv. Montreal 1999, art. 22; per il trasporto ferroviario, Conv. Berna 1980, come modificata dai protocolli di Vilnius del 1999 (COTIF 1999), Appendice B – CIM, art. 30; per il trasporto stradale, Conv. Ginevra 1956, art. 23.

([7]) Invero, l'art. 1696, secondo comma, c.c., facendo salva la disciplina prevista dalle convenzioni internazionali e dalle leggi nazionali con riferimento ai trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari, finisce per circoscrivere quella da esso dettata in relazione al limite risarcitorio del vettore ai soli trasporti terrestri nazionali (fissando il limite stesso nella misura di 1 euro per ogni chilogrammo di merce perduta o avariata) e ai trasporti terrestri internazionali (stabilendo *per relationem* che il limite corrisponda a quello della Conv. Ginerva 1956, art. 23.3). Un'ulteriore normazione del limite del debito vettoriale è stata recentemente aggiunta (ad opera dall'art. 30-*bis*, comma 1, lett. *a*, del d.l. 6 novembre 2021 n. 152, convertito, con modificazioni, dalla l. 29 dicembre 2021 n. 233) al terzo comma dello stesso art. 1696 c.c., in riferimento all'ipotesi di trasporto effettuato con più mezzi vettoriali di natura diversa, laddove non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno. Sulla portata e sull'ambito applicativo di tale norma, nonché con riguardo alla sua relazione con il tema più ampio della definizione della di-

per il trasporto aereo in virtù della introiezione della disciplina convenzionale in vigore (ad oggi, la Convenzione di Montreal del 1999) per effetto del rinvio «mobile» contenuto nel codice della navigazione ([8]).

Dall'altro lato, si pongono, invece, quegli impianti normativi che ancorano il computo del limite al numero di colli o unità perduti o danneggiati: sono queste essenzialmente la fattispecie del trasporto marittimo internazionale, assoggettato alla Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico (Regole dell'Aia) ([9]), e del trasporto marittimo nazionale, in virtù di quanto previsto all'art. 423 c. nav. ([10]).

In posizione mediana rispetto alle soluzioni appena cennate si collocano, infine, quei regimi che si basano su una combinazione dei criteri in precedenza illustrati, assegnando prevalenza a quello che determini in concreto il risarcimento maggiore in favore del danneggiato: nell'ambito del trasporto marittimo internazionale, viene sotto questo profilo in rilievo la disciplina dettata dalla già citata Convenzione di Bruxelles del 1924 sulla polizza di carico nel testo emendato dal Protocollo di Bruxelles del 1968 (Regole dell'Aia-Visby) ([11]), nonché quella prevista

---

sciplina del regime di responsabilità del vettore nel quadro del trasporto multimodale, cfr. M.M. Comenale Pinto, *Un trasporto multimodale per l'inferno (su vie lastricate di buone intenzioni). A proposito della nuova formulazione dell'art. 1696 c.c.,* in *Riv. dir. nav.* 2021, 723; A. Zampone, *Le novità dell'art. 1696 c.c. e la disciplina del trasporto multimodale. Forse il legislatore non è così sprovveduto!,* in *Dir. trasp.* 2023, 144; R. Lobianco - F. Stradella, *La responsabilità del vettore nel trasporto multimodale alla luce della modifica dell'art. 1696 del codice civile*, in *Dir. trasp.* 2023, 443.

([8]) Art. 951 c. nav., che, con riferimento, al trasporto aereo di merci, rinvia alla disciplina delle norme internazionali in vigore nella Repubblica (oggi, appunto, la Conv. Montreal 1999), prevedendo che esse si estendano anche ai trasporti di cose cui non si applicherebbero per forza propria.

([9]) Conv. Bruxelles 1924, art. 4.5.

([10]) L'art. 423 c. nav. segnatamente prevede che: «Il risarcimento dovuto dal vettore non può, per ciascuna unità di carico, essere superiore lire duecentomila [pari oggi a euro 103,29] o alla maggior cifra corrispondente al valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco. Il valore dichiarato dal caricatore anteriormente all'imbarco si presume come valore effettivo delle cose trasportate fino a prova contraria; ma il vettore, ove provi che la dichiarazione è inesatta, non è responsabile per la perdita o per le avarie delle cose trasportate ovvero per il ritardo, a meno che venga provato che l'inesattezza non fu scientemente commessa».

([11]) Cfr. art. 4.5, lett. *a*, Conv. Bruxelles 1924, come modificata dal Protocollo di Bruxelles del 1968, secondo cui: «*Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per*

dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul trasporto di merci per mare del 1978 (Regole di Amburgo) ([12]). È questa anche la soluzione accolta da due ulteriori convenzioni internazionali uniformi, non entrate in ragione della mancata ratifica da parte di un numero sufficiente di Stati: la Convezione delle Nazioni Unite sul trasporto di merci in tutto o in parte via mare del 2009 (Regole Rotterdam) ([13]) e la Convenzione delle Nazioni Unite sul trasporto multimodale internazionale del 1980 ([14]).

Dei suddetti regimi normativi, solo alcuni prendono specificamente in considerazione il trasporto a mezzo container, mentre la maggior parte di essi non lo fa, limitandosi a contemplare una disciplina generale del limite risarcitorio.

Le ragioni di ciò dipendono, per un verso, dal carattere risalente dei sistemi di limitazione del debito vettoriale – che sono, in larga parte, antecedenti rispetto all'avvento del fenomeno tecnico del trasporto containerizzato e, più latamente, dei moderni strumenti di consolidamento delle merci ([15]) – e, per altro verso, alla diversa rilevanza che il container assume nel quadro di alcune tipologie di trasporto rispetto ad altre ([16]).

La conseguenza che ne deriva è intuitivamente che, nelle ipotesi in cui la disciplina applicabile al caso concreto non contempli previsio-

---

kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher».

([12]) Conv. Amburgo 1978, art. 6.

([13]) Conv. di Rotterdam del 2009, art. 59.

([14]) Conv. di Ginevra del 1980, art. 18.

([15]) Il container si è affacciato nel corso degli anni '60 del XX secolo, dapprima nella realtà dei traffici marittimi, quale strumento di consolidamento delle merci utilizzato per consentirne una più celere, più sicura e meno onerosa caricazione, movimentazione, custodia e scaricazione. Il suo utilizzo si è quindi affermato anche in relazione al trasporto ferroviario e in quello stradale, concepiti quali tratte prodromiche (*door-to-port*) o successive (*port-to-door*) rispetto al trasporto marittimo: tale estensione ad altre modalità di trasporto è stata favorita dalle caratteristiche tecniche standardizzate del contenitore, idonee a consentirne la caricazione su diverse tipologie di mezzi, ed è alla base dello sviluppo economico e giuridico del fenomeno del trasporto multimodale. Vi è quindi tra trasporto multimodale e trasporto a mezzo container un'indubbia interrelazione, costituendo il trasporto multimodale l'ambito in cui più spesso il container o altri strumenti di consolidamento delle merci vengono utilizzati, ancorché il primo non si esaurisca nel secondo; cfr., al riguardo, S. Zunarelli - M.M. Comenale Pinto, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 485 s.; M. Orione, *Appunti per uno studio sul trasporto multimodale*, in *Dir. mar.* 1996, 656.

([16]) Si pensi, ad esempio, al diverso impatto che l'uso del container ha nel trasporto marittimo rispetto al trasporto aereo, sia per ragioni tecniche legate alla struttura del mezzo di trasporto, sia per la diversa natura delle merci usualmente movimentate con tali tipologie di trasporto.

ni espressamente riferite al trasporto a mezzo container, aumentano le complessità interpretative, richiedendo, quindi, un maggiore sforzo ricostruttivo al fine di declinare l'istituto del limite in relazione alla specificità tecnica della fattispecie. Diversamente, in presenza di una disciplina del limite dedicata espressamente al trasporto tramite container, l'interprete può beneficiare di una normativa positiva volta a risolvere *ex se* le problematiche applicative ritenute dal legislatore più rilevanti.

Sarebbe, tuttavia, errato ritenere che la sussistenza di una normativa *ad hoc*, deputata alla regolazione dell'istituto del limite del debito del vettore con riferimento al trasporto a mezzo container, sia idonea ad elidere alla radice tutti i problemi ermeneutici capaci di affiorare nella prassi. Lo testimoniano i margini di incertezza che, come avremo modo di considerare nel prosieguo, permangono in relazione all'applicazione del limite risarcitorio nel trasporto marittimo a mezzo container anche nel quadro normativo delle Regole dell'Aia-Visby.

3. *Criterio della limitazione del debito basato sul peso e trasporto a mezzo container* – Le maggiori problematiche relative alla limitazione del debito nei trasporti containerizzati si sono tradizionalmente poste in riferimento al trasporto marittimo, nel contesto dell'originario schema normativo delineato dalle Regole dell'Aia.

Ciò è dipeso, oltre che dalla maggiore rilevanza del fenomeno tecnico legato all'utilizzo dei container in questo settore, anche dal fatto che, come è stato osservato, nei sistemi di limitazione basati sul calcolo del peso, che caratterizzano tutte le altre modalità di trasporto, è tendenzialmente indifferente che la merce sia trasportata o meno in forma consolidata ([17]).

Ancorché tale considerazione sia indubbiamente vera – nella misura in cui essa pone in luce come i profili interpretativi più impervi sul piano giuridico si siano effettivamente concentrati sulla definizione di ciò che costituisca un collo o un'unità ai fini del limite del debito – va, peraltro, evidenziato che qualche specifica complessità, in questo ambito, si può, invero, presentare anche in relazione all'applicazione del criterio di limitazione basato sul peso.

Due sono le questioni che, al riguardo, possono principalmente venire in rilievo.

([17]) L. Tullio, *La limitazione del debito del vettore nel trasporto mediante containers*, cit., 149.

La prima discende dal fatto che, come già rilevato, il limite basato sul peso si calcola tipicamente in relazione ai chilogrammi di merce perduta o danneggiata; sicché, nel quadro del trasporto a mezzo container, si pone il problema di stabilire se tale limite risarcitorio debba essere computato con riferimento esclusivo al peso delle cose stivate nel container o anche a quello del contenitore stesso.

Le convenzioni internazionali non affrontano tale tema.

Una indicazione può, peraltro, essere tratta da quegli strumenti di diritto uniforme che, nel contemplare il criterio del peso in alternativa con quello del numero di colli o unità ([18]), stabiliscono che il contenitore, qualora non sia stato fornito dal vettore oppure non sia di proprietà di quest'ultimo, è considerato una «*separate unit*» rispetto a quella assunta quale base di calcolo per la limitazione in relazione al danno alle merci in esso contenute. Da tale regola, può, infatti, desumersi il principio – suscettibile in sé di assumere portata generale – per cui, nelle ipotesi suindicate, dovrebbero applicarsi (anche) al container gli stessi limiti risarcitori previsti per la merce: non solo, quindi, quelli per collo o unità, cui la previsione stessa pare direttamente riferirsi, ma anche quelli per peso.

Questa impostazione, che distingue il caso in cui il contenitore sia apportato dal caricatore rispetto a quello in cui esso sia fornito dal vettore, riecheggia le teorie, sviluppatesi in relazione al trasporto marittimo, secondo le quali, se fornito dal vettore, il container costituirebbe una sorta di stiva mobile o pertinenza della nave ([19]). Al di là delle incongruenze che caratterizzano tale inquadramento, opportunamente evidenziate dalla dottrina ([20]), si tratta, peraltro, di una impostazione ricostruttiva che, nella misura in cui pone in luce la strumentalità della messa a disposizione del container da parte del vettore in funzione delle proprie esigenze operative, è suscettibile di essere estensa anche alle altre tipologie di tra-

---

([18]) Cfr. i già citati art. 18 della Conv. Ginevra 1980 sul trasporto multimodale e art. 6.2, lett. *b*, della Conv. Amburgo 1978.

([19]) In giurisprudenza, cfr. Cass. 27 aprile 1984 n. 2643, in *Dir. mar.* 1984, 864 ss.; analogamente, nella giurisprudenza di merito, si esprime App. Genova 26 marzo 1981, in *Trasp.* 25/1981, 53 ss. In dottrina, in tal senso, cfr. E. VOLLI, *Problemi assicurativi, di responsabilità, di avaria comune in tema di trasporto container*, in *Atti della Conferenza internazionale sui problemi tecnico-assicurativi del trasporto containerizzato,* Trieste 20-21 settembre 1976, Trieste, 1976, 20 s.

([20]) Sul punto, si vedano i rilievi di A. ANTONINI, *Vecchi e nuovi spunti solutivi dei problemi giuridici del trasporto a mezzo container*, cit., 69 s. e S. MAGNOSI, *Il trasporto marittimo di merci in container*, cit., 464 s.

sporto, e la ragione è facilmente intuibile: se il contenitore viene fornito dal vettore e il danno o la perdita sono imputabili a quest'ultimo, è del tutto evidente che non vi è alcun risarcimento da riconoscere, poiché il danno non è risentito dal caricatore ma dal vettore stesso che, in ipotesi, sia responsabile del sinistro ([21]); per contro, il risarcimento deve essere

([21]) Tale conclusione, del tutto congrua sotto il profilo pratico e sostanziale, merita di essere contestualizzata e precisata tenendo conto dei riflessi che potrebbero derivare dalle diverse qualificazioni che sono astrattamente attribuibili alla prestazione relativa alla messa a disposizione del container da parte del vettore. Laddove, infatti, si inquadrasse la messa a disposizione del container da parte del vettore come una prestazione riveniente da un contratto di locazione distinto e separato dal contratto di trasporto, si potrebbe ipotizzare, in virtù della autonomia dei rapporti contrattuali in esame, che la mancata restituzione del contenitore, integrando un inadempimento del mittente/caricatore-conduttore rispetto alla propria obbligazione di riconsegna della cosa locata al termine del periodo contrattuale, dia luogo all'obbligo, in capo a quest'ultimo, di risarcire il relativo danno nei confronti del vettore-locatore, s*ulla base del contratto di locazione*. Se è ben vero che, nell'ipotesi considerata in cui il sinistro sia attribuibile a responsabilità del vettore, il caricatore, avrebbe, in linea teorica, la possibilità di neutralizzare tale propria esposizione fondata sul contratto di locazione, contrapponendo, a propria volta, una pretesa risarcitoria indirizzata al vettore, *sulla base del contratto di trasporto*, riferita al pregiudizio economico patito per la perdita del contenitore, tuttavia tale seconda pretesa risarcitoria sarebbe soggetta al limite risarcitorio previsto per il trasporto, che non si applicherebbe invece alla locazione del contenitore. La conseguenza che ne deriverebbe è un disallineamento tra gli importi che sarebbero reciprocamente dovuti in via risarcitoria dalle parti, il quale andrebbe a beneficio del vettore. Per scongiurare tale esito applicativo, chiaramente incongruo, bisognerebbe allora delineare un collegamento negoziale tra i due contratti, ritenendo che l'inadempimento del vettore rispetto all'obbligazione di custodia (del contenitore e del suo contenuto), assunta in virtù del contratto di trasporto, gli precluda di richiedere il risarcimento del danno in forza del contratto di locazione del container ad esso collegato, o – il che è lo stesso sul piano degli effetti pratici – che l'inadempimento dell'obbligazione di custodia da parte del vettore integri, a favore del caricatore-conduttore, un'ipotesi di impossibilità sopravvenuta della prestazione di riconsegna del contenitore per causa a lui non imputabile. Assai più lineare è, invece, la ricostruzione che si profila nel caso in cui si ritenga di aderire alla diversa (e, a nostro avviso, preferibile) impostazione ermeneutica che riconduce la prestazione di messa a disposizione del contenitore da parte del vettore allo stesso contratto di trasporto, qualificandola come una prestazione accessoria, o più correttamente strumentale, rispetto a quella di trasferimento delle merci, in quanto strettamente funzionalizzata a consentire l'esecuzione di quest'ultimo; cfr., in tal senso, tra gli altri, A. Antonini, *Corso di diritto dei trasporti*, III ed, Milano, 2015, 242; M. Lopez De Gonzalo, *La messa a disposizione di containers tra locazione, trasporto e diritto di proprietà*, in *Dir. mar.* 2017, 263. La qualificazione del contratto sulla cui base il container viene messo dal vettore a disposizione del mittente/caricatore come locazione di bene mobile è, peraltro, prevalente nella giurisprudenza. Cfr., al riguardo: Trib. Genova 30 maggio 1991, in *Dir. mar.* 1992, 730, con nota di M. Orione, *Brevi riflessioni in tema di utilizzazione da parte del caricatore di containers messi a disposizione del vettore*; Trib. Livorno 13 luglio 2002, in *Dir. mar.* 2004, 226; Cass. 4 giugno 2009 n. 12888, in *Dir. trasp.* 2010, 767, con nota di M. Comuzzo, *Il principio della buona fede contrattuale può rivelarsi, se non correttamente adoperato, una soluzione boomerang*; Cass. 28 febbraio 2011 n. 4900, in *Dir. mar.* 2012, 448, con nota di A. Boglione, *Containers' demurrage (c.d.): nozio-*

assentito al mittente/caricatore anche in relazione alla perdita o avaria del contenitore, ogni qualvolta quest'ultimo sia da lui procurato, costituendo in tale caso esso stesso un bene affidato alla custodia del vettore.

La seconda questione interpretativa che assume potenziale rilevanza attiene a come vada determinato il peso ai fini del calcolo del limite risarcitorio, ossia segnatamente a quale sia la prova del peso della merce perduta o danneggiata che deve essere fornita ([22]) a seconda della tipologia di sinistro.

La soluzione è lineare in caso di danneggiamento della merce trasportata: una volta aperto il contenitore a destino è, infatti, possibile verificare in concreto quali e quante merci siano state danneggiate, e quindi anche pesarle, con ciò rapportando il limite risarcitorio a un dato obiettivo e certo.

Anche in presenza di una perdita totale del contenitore, la questione, nella maggior parte dei casi, potrebbe essere risolta piuttosto

---

ne, titolarità e legittimazione a pretendere il pagamento e ad effettuarlo e sua riduzione equitativa; Trib. Genova 4 novembre 2011, in *Dir. mar.* 2013, 902. Analogamente si esprime anche Trib. Savona 13 settembre 2002, in *Dir. mar.* 2004, 1028, con nota di G.M. Boi, *Utilizzo dei* containers *e tipologie contrattuali*, cit., che, pur impropriamente qualificandolo come «noleggio», riconduce la messa a disposizione del contenitore a un contratto separato da quello di trasporto, avente ad oggetto la cessione in godimento di un bene mobile. In senso parzialmente difforme, si veda, invece, Trib. Ravenna 7 settembre 2004, in *Dir. mar.* 2006, 1248, secondo cui la messa a disposizione del container da parte del vettore può costituire una prestazione, alternativamente, rientrante nel contratto di trasporto oppure riconducibile a un separato contratto di locazione, dovendosi optare per la prima soluzione quando il corrispettivo pattuito è unico. Diverso orientamento rispetto all'approccio risultato prevalente nella giurisprudenza italiana, è stato adottato da quella francese che, dopo avere anch'essa a lungo ricondotto la messa a disposizione del container da parte del vettore a un autonomo contratto di locazione, più recentemente ha operato un *revirement*, qualificandola come una obbligazione accessoria al contratto di trasporto, con conseguente assoggettamento al termine di prescrizione breve annuale previsto per tale contratto; cfr., in tal senso, Cass. fr. 3 dicembre 2013, in *Dr. mar. fr.* 2014, 38; Cass. fr. 30 giugno 2015, in *Dr. mar. fr.* 2015, 700. Sul punto, si vedano i rilievi di E. Righetti, *Profili di responsabilità in merito al pagamento delle* demurrage, detention *e* storage charges *nelle spedizioni marittime di contenitori*, cit., 803 ss.

([22]) L'onere della prova grava, sotto questo profilo, sul vettore, essendo egli il soggetto che è interessato a invocare l'applicazione del limite. Tale onere probatorio del vettore, peraltro, finisce sovente per confondersi con quello a carico del mittente/caricatore o del destinatario in relazione alla dimostrazione del danno, almeno ogni qual volta, in caso di perdita totale o parziale, il dato concernente il peso delle merci non sia desumibile dalle indicazioni contenute nel documento di trasporto, perché mancante o perché neutralizzato dalle eventuali riserve presenti nel documento stesso (laddove validamente inserite dal vettore); cfr., al riguardo, anche le considerazioni svolte *infra*, al § 7. Nel trasporto marittimo, la prova del peso lordo del container all'imbarco è oggi semplificata, e in una certa misura assorbita, dagli obblighi che il caricatore deve assolvere in relazione alla VGM.

agevolmente, essendo sufficiente dimostrare il peso totale lordo del contenitore e del suo contenuto all'imbarco: se il contenitore è stato fornito dal mittente/caricatore, per quanto sopra osservato, si terrà conto dell'intero peso lordo del contenitore e della merce in esso stivata ai fini del calcolo del limite; nel caso in cui, invece, il container sia stato messo a disposizione dal vettore, andrà sottratta la tara, in modo da poter calcolare il limite con riferimento al solo peso netto delle merci.

Più complessa è la situazione che si presenta nel caso di perdita totale o parziale delle sole merci stivate nel container, ipotesi questa che tipicamente si concreta in caso di furto delle stesse (cosiddetto *pilferage*). In questa fattispecie, posto che la tara del contenitore è conosciuta o comunque prontamente conoscibile, sarà generalmente necessario dare le prova del peso lordo del contenitore alla partenza, al fine di calcolare il peso iniziale del suo contenuto e quindi determinare l'ammanco all'arrivo, al quale andrà parametrato il limite risarcitorio. Tale dato potrà essere eventualmente desunto dal documento di trasporto, se in esso riportato ([23]), ferma restando la possibilità per il vettore di dare la prova dell'eventuale minor peso della merce in concreto stivata nel contenitore alla partenza rispetto a quanto dichiarato dal mittente/caricatore, ogni qual volta la pretesa risarcitoria sia avanzata da quest'ultimo, nonché anche nel caso in cui essa provenga dal destinatario, purché, in quest'ultima ipotesi, il dato del peso non consti da polizza di carico o da altro titolo rappresentativo della merce che siano stati trasferiti al terzo prenditore in buona fede ([24]). Ove, invece, il documento di trasporto ometta di riportare tali specificazioni, bisognerà necessariamente ricorrere a elementi probatori estrinseci, se disponibili, al fine di dimostrare il peso lordo all'imbarco.

4. *Criterio della limitazione del debito basato sul numero di colli o unità e trasporto a mezzo container: dal testo originario delle Regole dell'Aia*

([23]) Per l'affermazione del principio per cui la discrasia tra l'indicazione del peso di un container nella polizza di carico e il successivo accertamento, al momento della riconsegna al destinatario da parte del terminalista, di un peso del container considerevolmente inferiore è da considerarsi elemento probante della responsabilità del vettore, atteso che il comandante avrebbe dovuto controllare il peso del container con i mezzi disponibili a bordo, cfr. Cass. 27 giugno 2007 n. 14835, in *Dir. mar.* 2008, 1337.

([24]) In tale ipotesi, l'indicazione del peso contenuta nella polizza o in altro analogo titolo rappresentativo delle merci trasportate (come nel caso di un ordine di consegna proprio) ha valore di presunzione *iuris et de iure*, non superabile mediante la prova contraria in ordine alla correttezza del dato (cosiddetta *conclusive evidence*).

all'art. 4.5, lett. c*, delle Regole dell'Aia-Visby* – In disparte da quanto si è appena osservato circa le problematiche che possono emergere in relazione ai sistemi di limitazione del debito basati sul peso, le maggiori difficoltà che si presentano nel quadro del trasporto a mezzo container sono, peraltro, certamente quelle legate all'applicazione del criterio fondato sul numero di colli o unità.

Come noto, la questione principale che si è posta al riguardo è se, ai fini del calcolo del limite, vadano considerate le singole merci contenute nel container oppure se quest'ultimo debba essere ritenuto come un solo collo o unità.

Tale problema ermeneutico si è affacciato essenzialmente nel quadro delle Regole dell'Aia, le quali, come già osservato, dettano quale unico criterio per la determinazione del limite risarcitorio quello basato sul numero di colli o di unità perduti o danneggiati, nonché nell'ambito di quegli ordinamenti giuridici nazionali che, seppure con qualche adattamento, si sono conformati alla Convenzione di Bruxelles del 1924. È questo il caso dell'art. 423, primo comma, c. nav., il quale ha rapportato il limite del risarcimento dovuto a «ciascuna unità di carico» ([25]).

([25]) Cfr. la precedente nota 10. Sui profili di analogia e disomogenietà tra il testo della Conv. Bruxelles 1924 e l'art. 423 c. nav., cfr. F. Berlingieri, *I concetti di «package» e «unit» della Convenzione di Bruxelles e di «unità di carico» dell'art. 423 c. nav.*, in *Dir. mar.* 1952, 3; Id., *Il limite del debito del vettore secondo il codice della navigazione e la convenzione di Bruxelles a raffronto*, in *Dir. mar.* 1991, 334. Il COGSA 1936 americano fa, invece, riferimento alla nozione di «*package or costumary unit freight*», da intendersi quale unità di carico ai fini del computo del nolo, anziché come unità fisica di caricazione; così, tra le molte, *Ulrich Ammann Building Equipment Ltd v. m/v Monsun* 609 F. Supp. 87 (S.D.N.Y. 1985), pubblicata in *Dir. mar.* 1986, 195. Come è stato osservato, tale formulazione risulta, a ben vedere, meno aderente al testo convenzionale uniforme delle Regole dell'Aia, rispetto a quella di «unità di carico» fatta propria dall'art. 423 c. nav., atteso che, intendendo per «unità» soltanto l'unità di nolo, diventa difficile determinare il limite per il caso di trasporto di merci non imballate, soprattutto qualora nella polizza di carico non sia indicato se il nolo è commisurato al peso o al pezzo; così L. Tullio, *La limitazione del debito del vettore nel trasporto mediante containers*, cit., 152 s. Appare, peraltro, piuttosto singolare che, nella prassi applicativa giurisprudenziale italiana, la nozione di «unità» rilevante ai fini dell'applicazione del limite secondo le Regole dell'Aia sia stata in concreto interpretata come riferita all'«unità di nolo»; cfr. al riguardo, oltre alla pronuncia della Corte di Cassazione citata alla successiva nota 26: Trib. Genova, 13 maggio 1957, in *Dir. mar.* 1958, 551; App. Genova 15 luglio 1959, in *Dir. mar.* 1960, 197; App. Genova, 23 gennaio 1965, in *Dir. mar.* 1965, 462; Cass. 24 giugno 1968 n. 2106, in *Dir. mar.* 1968, 110; App. Messina 25 maggio 1980, in *Dir. mar.* 1980, 632; Cass. 16 settembre 1980 n. 5265, in *Dir. mar.* 1981, 217. Si veda anche Trib. Trieste, 26 maggio 1975, in *Dir. mar.* 1976, 56, ove peraltro è precisato che, in mancanza di ogni indicazione del computo del nolo nella polizza di carico, una macchina puliscispiaggia imballata deve

La questione è stata affrontata, con riferimento alla disciplina della Convezione di Bruxelles del 1924, nella giurisprudenza italiana dalla nota sentenza della Corte di cassazione, 27 aprile 1984, n. 2643 ([26]), che è pervenuta all'affermazione dei seguenti principi:

(*i*) il contenitore non può mai essere considerato come un collo, sia sul piano strutturale (in quanto non è un imballaggio, ma contiene imballaggi o merce sfusa) sia sul piano funzionale (poiché non serve a imballare le merci, ma ad agevolarne l'imbarco e lo stivaggio, semplificando il trasporto);

(*ii*) sotto questo profilo, il contenitore fornito dal vettore va considerato né più e né meno che alla stregua di una stiva mobile;

(*iii*) conseguentemente, se la polizza di carico contiene l'enumerazione dei colli contenuti nel container, sono questi che devono essere assunti a parametro per il calcolo del limite ([27]);

(*iv*) se la polizza non contiene tale enumerazione, visto che il container non può mai essere considerato un collo, il calcolo va fatto in relazione all'unità di nolo utilizzata.

Si tratta di un'impostazione in parte diversa rispetto a quella cui sono pervenuti i giudici di altri ordinamenti, come ad esempio quelli americani e francesi, che, pur seguendo percorsi argomentativi non sempre consonanti, hanno, invece, interpretato le Regole dell'Aia ritenendo che, se le merci stivate nel container non sono enumerate nella polizza di carico, il limite si applica al contenitore, da considerarsi, a tali fini, come un unico *package* ([28]).

---

essere considerata come un'unità di carico ai fini della determinazione del limite legale del debito.

([26]) Cass. 27 aprile 1984 n. 2743, in *Dir. mar.* 1984, 864, nonché in *Assicurazioni*, 1985, II, 2, 10 ss., con nota di S. Ferrarini, *Alcune considerazioni sulla limitazione del debito del vettore marittimo*. Per una disamina dei principi delineati dal tale sentenza, si rinvia a L. Tullio, *La limitazione del debito del vettore nel trasporto mediante containers*, cit., 151, e A. Antonini, *Profili giuridici del trasporto a mezzo containers*, cit., 107 s.

([27]) Analogamente cfr. Trib. Genova 6 luglio 1976, in *Dir. mar.* 1977, 80; App. Firenze 18 giugno 1990, in *Dir. mar.* 1991, 752. Per l'affermazione dell'analogo principio per cui, nel caso di merce in sacchi raggruppati su pallets il limite del debito del vettore per unità di carico deve essere calcolato con riferimento al numero di sacchi e non al numero di pallets, cfr. App. Genova 23 gennaio 2006, in *Dir. mar.* 2007, 847.

([28]) La giurisprudenza statunitense è stata sicuramente la più florida sul tema, oltre che quella che è risultata percorsa da maggiori oscillazioni ricostruttive in merito alla nozione di «*package*» ai sensi delle Regole dell'Aia e del COGSA 1936 e alla declinazione della stessa in relazione al trasporto di merci racchiuse in container. Tra le molte

Questo secondo approccio, prevalente nella giurisprudenza estera, è

---

pronunce in argomento, si vedano: *Standard Electrica SA v. Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft and Culumbus Lines Inc* [1967] 2 Lloyd's Rep 193; *Leather's Best Inc v. S/S "Mormaclynx", Moore-McCormak Lines Inc, Tidewater Terminal Inc and Universal terminal and Stevedoring Co (The Mormaclynx)* [1971] 2 Lloyd's Rep 476; *Nichimen Co v. MV Farland* 462 F.2d 319 (2nd Cir. 1972); *Du Pont de Nemours International SA et al. v. S/S Mormacvega et al. (The Mormacvega)* 367 F. Supp. 793 (S.D.N.Y. 1972), pubblicata anche in *Dir. mar.* 1973, 396; *Royal Typewriter Co, Division Litton Business Systems Inc v. m/v Kulmerland and Hamburgamerika Linie (The Kulmerland)* [1973] 2 Lloyd's Rep 428; *Rosenbruch v. American Export Isbrandtsen Lines Inc (The Container Forwarder)* [1974] 1 Lloyd's Rep. 119; *Shinko Boeki Co v. Pioneer Moon* (*The Pioneer Moon*) [1975] 2 Lloyd's Rep 199; *Cameco Inc v. S/S American Legion* [1975] 1 Lloyd's Rep 295 AMC 2568; *Matsushita Electric Co v. SS Aegis Spirit (The Aegis Spirit*) [1977] 1 Lloyd's Rep. 93; *Yermanex International v. S/S Tendo* [1977] A.M.C. 1807; *Mitsui & Co. Ltd. v. American Export Lines Inc*. 636 F. 2d 807 (2nd Cir. 1981); *Nedlloyd Lijnen BV v. Binladen BSB Landscaping (m/v "Nedlloyd Rotterdam")* 759 F.2d 1006 (2nd Cir. 1985), pubblicata anche in *Dir. mar.* 1986, 1065, con nota di G.M. Boi, *Sull'applicabilità ai containers del limite del debito del vettore*, cit.; *Hayes-Keger Associates Inc v. m/v Oriental Knight*, 765 F.2d 1076 (11th Cir. 1985); *Alternative Glass Supplies v. m/v Nomzi and others* 1999 AMC 1080, pubblicata anche in *Dir. mar.* 1999, 1376; *Mapfre Atlas Compania de Seguros v. Compania Chilena de Navigacion Interoceanica e Genshipping Corp*. in *Dir. mar.* 2018, 504, con nota di M. Maresca. Nella giurisprudenza canadese, cfr. *JA Johnston Co Ltd v. the Ship "Tandefjell", Sealion Navigation Co SA and Concordia Line A/S (The Tindefjell)* [1973] 2 Lloyd's Rep. 253; *Quebec Liquor Co v. Owners and Charterers of the Vessel "Dart Europe"* [1979] FCJ 518, 1979, pubblicata anche in *Dir. mar.* 1980, 535. *Hauerkate v. Toronto Harbour Commissioners* (1986) 30 DLR 4th 125; *PS Chellerman & Co Ltd v. China Ocean Shipping Co* [1989] 1 Lloyd's Rep 413. Nella giurisprudenza francese, è stato affermato che il container può essere considerato un collo solo qualora ciò risulti dalla polizza di carico mediante l'indicazione del container stesso come «*package*» e non venga fornita un'indicazione specifica del suo contenuto; in mancanza di tale enumerazione dei colli racchiusi nel contenitore, questi ultimi non possono essere presi in considerazione per il calcolo del limite; Cass. fr. 12 ottobre 1964, in *Dr. mar. fr.* 1965, 18; Cass. fr. 13 marzo 1968, in *Dr. mar. fr.* 1968, 594; nella giurisprudenza di merito, seppur con qualche disomogeneità in merito ai requisiti che deve avere l'indicazione del numero dei colli contenuti nel contenitore riportata in polizza (ad esempio richiedendo l'indicazione delle marche da contrassegno e talora anche il peso), cfr. App. Lyon 18 maggio 1978, in *Dr. mar. fr.* 1980, 73; App. Aix-en-Provence 13 ottobre 1978, in *Dr. mar. fr.* 1980, 79; App. Rouen 31 maggio 1979, in *Dr. mar. fr.* 1979, 543; App. Aix-e-Provence 10 dicembre 1980, in *Dr. mar. fr.*, 1981, 552; App. Rouen 2 dicembre, 1982, in *Dr. mar. fr.* 1983, 295; App. Rouen 14 febbraio 1975, in *Dr. mar. fr.* 1975, 654. Sulle differenze e sulle analogie ricostruttive nella giurisprudenza statunitense e di quella francese, cfr. L. Tullio, *La limitazione del debito del vettore nel trasporto mediante containers*, cit., 150 ss.; G.M. Boi, *Sull'applicabilità ai containers del limite del debito del vettore*, cit. Nella giurisprudenza inglese, il *leading case* è la decisione della *Court of Appeal* nel caso *Nigerian National Shipping Line Ltd v. The Owners of Cargo Lately Laden on Board of the Ship "River Gurara" (The River Gurara)* [1997] EWCA Civ 2105, pubblicata anche in *Dir. mar.* 1999, 1349, secondo cui, qualora l'interessato al carico o il vettore forniscano la prova delle reali condizioni della merce stivata nel container all'imbarco, il limite del debito deve essere applicato in relazione a tali effettive condizioni, ancorché le stesse risultino divergenti rispetto alla enumerazione della merce nella polizza di carico. In termini conformi, cfr., nella giurisprudenza americana, *The Aegis Spirit*, cit. Sul punto, si rinvia anche a quanto

stato sostanzialmente recepito a livello internazionale uniforme dalle Regole dell'Aia-Visby ([29]), a seguito dell'adozione del Protocollo di Bruxelles del 1968, il cui art. 4.5, lett. *c*, ha stabilito che «*[w]here a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit*».

Da tale norma sono enucleabili i seguenti principi:

(*i*) quando un contenitore è utilizzato per consolidare le merci, il numero di colli o unità enumerati nella polizza di carco come contenuti nel contenitore deve essere considerato come il numero di colli o unità da assumere alla base del calcolo del limite risarcitorio;

(*ii*) in difetto di questa enumerazione, è il contenitore a dover essere considerato come collo o unità ([30]).

---

discusso *infra* al § 7. In generale, sulle problematiche relative alla applicazione del limite per collo in riferimento al trasporto a mezzo container, cfr. S.M. Carbone, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit. 436-441.

([29]) L. Tullio, *La limitazione del debito del vettore nel trasporto mediante containers*, cit., 151, in senso critico, osserva, peraltro, che l'impostazione adottata dai giudici francesi e da quelli nordamericani, volta a interpretare le Regole dell'Aia in adesione all'art. 4.5, lett. *c*, delle Regole dell'Aia-Visby, non tiene conto che queste ultime, ai sensi della lett. *a* del medesimo paragrafo, hanno contemplato, in funzione di tutela dell'interessato al carico, il criterio alternativo del limite a peso, mentre tale criterio alternativo di definizione del limite non si riscontra nelle Regole dell'Aia. Ne consegue che l'interpretazione uniformatrice prospettata dalla suddetta giurisprudenza straniera cozza con la disomogeneità applicativa che inevitabilmente si determina qualora le merci racchiuse nel container non siano descritte in polizza: in tale ordine di circostanze, infatti, mentre nel quadro delle Regole dell'Aia-Visby il limite potrà essere commisurato in relazione al peso della merce perduta o danneggiata, sulla base del testo originario della Conv. Bruxelles 1924 il limite risarcitorio si applicherebbe per container, ossia considerando il contenitore alla stregua di un unico *package*. Tale problema è superato dalla diversa impostazione adottata dalla giurisprudenza britannica, in virtù della richiamata decisione resa nel caso *The River Gurara*, cit., che ha attribuito rilievo, ai fini della applicazione del limite per collo o unità nel quadro delle Regole dell'Aia, non tanto alla descrizione delle merci contenuta in polizza, quanto piuttosto all'effettivo contenuto del container, per come provato dalle parti.

([30]) Una previsione analoga è fatta propria anche dalle Regole di Amburgo (art. 6.2, lett. *a*) e dalle Regole di Rotterdam (art. 59.2). Va, peraltro, osservato come entrambi tali testi convenzionali consentano un riferimento documentale più ampio rispetto a quello individuato dalle Regole dell'Aia-Visby, ai fini della commisurazione del limite con riguardo alle merci racchiuse nel container: mentre le Regole dell'Aia-Visby circoscrivono tale rilievo documentale alla descrizione delle merci stivate nel container o in altro simile strumento di consolidamento contenuta nella (sola) polizza di carico, nelle Regole di Amburgo e in quelle di Rotterdam vengono in rilievo rispettivamente le merci enumerate «*in*

Con la suddetta previsione, le Regole dell'Aia-Visby risolvono, dunque, la tematica che, nell'originario quadro normativo della Convezione di Bruxelles del 1924, era risultata maggiormente dibattuta con riferimento all'applicazione del limite in caso di trasporto marittimo a mezzo container ([31]).

Peraltro, come già accennato in premessa, tale disciplina non appare interamente esaustiva in relazione a tutte le questioni che sono suscettibili di incidere sull'applicazione del limite risarcitorio nella fattispecie in esame.

Per tali profili, su cui ci soffermeremmo brevemente nei successivi paragrafi, continua quindi a rivelarsi decisivo l'intervento dell'interprete.

5. *Concetto di «unit» nel quadro delle Regole dell'Aia e dell'Aia-Visby e sua applicazione nel caso di bulk cargo* – Anzitutto, va osservato che conserva una certa rilevanza, anche nel quadro del trasporto a mezzo container, la questione – avente invero di per sé portata più generale – relativa all'individuazione della nozione di «*unit*», che entra in gioco ai fini del calcolo del limite, trattandosi segnatamente di valutare se, nel sistema internazionale uniforme, quest'ultima corrisponda a quella di singola unità fisica di merce non imballata, o di unità di misura del carico, ovvero, ancora, di unità di nolo.

Il problema assume pregnanza, nei casi in cui il trasporto riguardi merci non imballate oppure trasportate alla rinfusa, specialmente nel sistema delle Regole dell'Aia, dove manca il riferimento al criterio alternativo del peso. In tale contesto, il concetto di «unità» diviene, infatti, decisivo ai fini dell'applicabilità del limite stesso nonché per la sua concreta quantificazione. Peraltro, in linea teorica, si tratta di una questione che è estensibile alle Regole dell'Aia-Visby, visto che, anche in esse, viene in rilievo il criterio di quantificazione basato sul «*package*

---

the bill of lading, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units» ovvero «*in the contract particulars as packed in or on such article of transport or vehicle are deemed packages or shipping units*».

([31]) Sul carattere solutorio delle Regole dell'Aia-Visby rispetto alla problematica indicata, cfr. le considerazioni svolte, tra gli altri, da L. Tullio, *La limitazione del debito del vettore nel trasporto mediante containers*, cit., 149; M. Brignardello, *Nota alla sentenza della Corte d'appello di Genova 23 gennaio 2006*, in *Dir. mar.* 2007, 849 s.

or unit», seppur in alternativa con quello del peso ([32]); ed è, altresì, una tematica che, in tale quadro normativo, è suscettibile di assumere anche un effettivo rilievo pratico, poiché il calcolo sulla base del peso potrebbe risultare di minore convenienza per l'interessato al carico, ogni qual volta il peso della merce perduta o danneggiata sia pari o inferiore a 333,33 kg, tenuto conto del fatto che il coefficiente è di 2 DSP per kg, mentre quello per collo/unità è di 666,67 DSP ([33]).

Al riguardo, l'orientamento che si è profilato come prevalente nella giurisprudenza internazionale è nel senso di ritenere che per «*unit*» debba intendersi la singola unità di merce caricata a bordo ([34]). In que-

---

([32]) M. Musi, *Nota alla sentenza nel caso Sea Tank Shipping AS v. Vinnlustodin HF and Vatryggingafelag Island HF (The Aqasia)*, in *Dir. mar.* 2018, 517.

([33]) F. Berlingieri, *Limite del debito del vettore: modalità di calcolo*, cit., 562.; L. Tullio, *La limitazione del debito del vettore nel trasporto mediante containers*, cit., 149.

([34]) Nella giurisprudenza anglosassone, cfr.: *Studebaker Distributors Ltd v. Charlton Steam Shipping Co Ltd* [1938] 1 KB 459, 467; *Bekol BV v. Terracina Shipping Corporation et al. (The Jamien)*, unreported 13 July 1988; *River Gurara (Owners of Cargo Lately Laden on Board the Ship) v. Nigerian National Shipping Line Ltd* [1996] 2 Lloyd's Rep. 53, pubblicata anche in *Dir. mar.* 1998, 197 (*Queen's Bench Division*, *Admiralty Court*), su cui si veda il commento di A. Batini, *Il trasporto a mezzo containers nella giurisprudenza italiana e internazionale. L'esperienza di Common Law: il caso m/n "River Gurara"*, in *Trasporti* 82/2000, 203, e *Nigerian National Shipping Line Ltd v. The Owners of cargo Lately Laden on Board of the Ship "River Gurara" (The River Gurara)*, cit. (*Court of Appeal*); *Sea Tank Shipping AS v. Vinnlustodin HF and Vatryggingafelag Island HF (The Aqasia)* [2016] 2 Lloyd's Rep 510, pubblicata anche in *Dir. mar.* 2018, 506, con nota di M. Musi, cit.; *Kyokuyo Co Ltd v. AP Moeller-Maersk A/S, trading as 'Maersk Line' (The Maersk Tangier)* [2017] EWHC 654 (Comm), in particolare al § 83. Nella giurisprudenza canadese, cfr. *Falconbridge Nickel Mines Ltd v. Chimo Shipping Co* [1973] 2 Lloyd's Rep. 469. Mella giurisprudenza neozelandese, vedasi *New Zealand Railways v. Progressive Engineering Company Ltd* [1968] NZLR 1053. In quella australiana, cfr. *El Greco (Australia) Pty Ltd v. Mediterranean Shipping Co SA* [2004] FCAFC 202. Nel diritto e nella giurisprudenza statunitensi, il problema interpretativo si sposta sulla definizione della nozione di «*package*», in quanto, come già osservato *supra* alla precedente nota 25, il COGSA 1936, nel recepire le Regole dell'Aia, ne ha variato parzialmente il contenuto con riferimento alla disciplina i cui all'art. 4.5, ove il criterio di limitazione del debito vettoriale non è più fondato sul binomio «*package or unit*» ma su quello «*package or costumary freight unit*». Sul carattere non meramente specificativo, ma piuttosto ampliativo e modificativo, di tale locuzione rispetto a quella del testo convenzionale uniforme, cfr. il caso *The Bill* 55 F. Supp. 780 (a944) e i commenti nei casi *Falconbridge Nickel Mines v. Chimo Shipping* [1973] 2 Lloyd's Rep 469, a 476 e *The Aqasia*, cit., al § 56. Per le significative conseguenze che possono derivare da questa diversità di formulazione del COGSA 1936 statunitense rispetto alla normativa convenzionale uniforme, cfr. la sentenza della *District Court for the Southern District of New York* nel caso *Mapfre Atlas de Seguros SA v. Compania Chilena de Navegacion Interoceanica SA, Greenshipping Co and m/v "Loa"*, cit., la quale ha escluso che nel caso di specie, in cui la polizza di carico indicava come numero di «*packages*» il numero di container («*No. of Pkgs: 1*») e i singoli oggetti all'interno del container

sta prospettiva, è stato anche recentemente affermato dalla *Court of Appeal* inglese che la nozione di «*unit*» corrisponde a quella di «*physical unit for shipment*», e non a quella di «*unit of measurement*» o di «*freight unit*», traendo da ciò l'ulteriore conseguenza per cui, in caso di trasporto di rinfuse, non potrebbe farsi applicazione del limite risarcitorio previsto dall'art. 4.5, delle Regole dell'Aia, non essendo in esse individuabile né il concetto di «collo» né quello di «unità» ([35]).

---

stesso erano descritti come «pezzi» senza alcuna menzione di un loro imballaggio per il trasporto («*989 pieces computer parts*»), questi ultimi potessero essere considerati, in base al COGSA 1936, come dei «*packages*» per il calcolo del limite risarcitorio, dovendosi in tale ipotesi considerare il contenitore quale unico collo.

([35]) Cfr. *The Aqasia*, cit. Particolare rilievo assume, nel quadro di tale pronuncia la ricostruzione della genesi della norma in discussione effettuata dalla *Court of Appeal* attraverso l'esame dei lavori preparatori delle Regole dell'Aia (cfr., in particolare i § 33-53). Segnatamente, nella sentenza, Flaux LJ, riprendendo l'analisi svolta dalla *Federal Court of Appeal* australiana nel caso *El Greco (Australia) Pty Ltd v Mediterranean Shipping Co SA* [2003] FCA 588, evidenzia come il testo originario della previsione discussa alla conferenza dell'*International Law Association* dell'Aia del 31 agosto 1921 prevedesse la limitazione commisurata a collo oppure a peso o volume, assegnando preferenza alla quantificazione che fosse risultata in concreto inferiore (secondo una prospettiva, quindi, opposta rispetto a quella poi affermatasi con il Protocollo di Bruxelles del 1968, che, come già osservato, conferisce prevalenza al criterio che determini in concreto l'importo maggiore a titolo di limite risarcitorio). Questa formulazione era stata rigettata in particolare a seguito delle osservazioni del delegato francese Dor, il quale aveva rilevato l'incongruenza del criterio di commisurazione del limite a peso in relazioni a merce di elevato valore, ma di peso o volume contenuto, come ad esempio la seta. A tale rilievo, il presidente della *Liverpool Shipowners Association* e presidente del *drafting committee* aveva risposto, osservando, a sostegno della limitazione basata sul peso, la sperequazione che si sarebbe determinata nel caso di trasporto di un carico alla rifusa, come ad esempio il grano, il quale non avrebbe potuto essere considerato un collo, con conseguente inapplicabilità ad esso del limite. La replica del delegato francese – lumeggiante circa l'effettiva percezione della questione al tempo della adozione del testo convenzionale – era stata che, semplicemente, il limite risarcitorio non si poteva applicare a carichi alla rinfusa, come il grano, e che essa andava emarginata solo ai colli, e ciò in ragione del fatto che unicamente questi ultimi avevano un valore tale da giustificare la limitazione stessa, che era rapportata all'importo, all'epoca non trascurabile, di 100 sterline oro. L'osservazione del delegato francese era stata recepita dal *drafting committee*, che, all'unanimità, aveva indi espunto dal testo il criterio di limitazione basato sul peso o volume. L'aggiunta del riferimento alle «*unit*» era avvenuta solamente in sede di ultima revisione, al momento della presentazione del testo della bozza delle Regole alla riunione plenaria del 2 settembre 1921, a seguito dell'ulteriore considerazione, emersa in seno al *drafting committe* la sera immediatamente precedente, per cui il termine «*package*» sarebbe risultato inidoneo a coprire merci singole non imballate (c.d. *unitised goods*), quali per esempio automobili o macchinari. Tale modifica era, quindi, stata presentata all'assemblea plenaria come una «*slight alteration*» della bozza, funzionale proprio a coprire tale tipologia di merci, e, in quanto tale, era stata recepita senza discussione in sede di adozione del testo definitivo. Tuttavia, in senso contrario a tale esegesi dei lavori preparatori e per la considerazione secondo cui l'aggiunta del riferimento alla «*unit*» (o più propriamente, nel

Va osservato che, sotto questo profilo, le Regole dell'Aia rivelano il loro contenuto ormai anacronistico. Se, infatti, nel 1924 le rinfuse avevano un valore irrisorio, tale da non giustificare in relazione ad esse l'applicazione del limite ([36]), oggi il sensibile apprezzamento delle materie prime, costituenti la parte preponderante del *bulk carriage*, rende l'esclusione dell'applicazione ad esse del limite risarcitorio – quantomeno nella prospettiva vettoriale – discutibile. L'opinabilità di questo assetto è, inoltre, resa ancora più evidente laddove si consideri che le Regole dell'Aia sono generalmente considerate un testo normativo maggiormente favorevole alla nave piuttosto che alle merci rispetto alle Regole dell'Aia-Visby, che invece, contemplando il criterio del limite a peso in alternativa a quello a collo o unità, assoggettano anche le rinfuse a un sistema di limitazione del debito vettoriale.

A fronte del suddetto approccio, nella giurisprudenza italiana si è affermato il distinto orientamento per cui, con il termine «*unit*», il testo convenzionale rimanderebbe al concetto di unità di nolo. Ed è significativo, al riguardo, che, a suffragio di questa conclusione, si sia evidenziato proprio che, adottando una diversa interpretazione, rimarrebbero esclusi dall'ambito di applicazione del limite le merci trasportate alla rinfusa, mentre, per contro, il riferimento all'unità di nolo consentirebbe di ricomprendere carichi di ogni sorta, salvo accertare di volta in volta l'unità cui riferire la limitazione ([37]).

---

testo ufficiale francese, «*unité*») in alternativa a quello fatto al «*package*» («*colis*») sarebbe stata volta ad includere i carichi di ogni sorta, ossia ogni tipo e genere di merce al quale il termine «*colis*» non risultava appropriato, con ciò assoggettando al limite risarcitorio anche le rinfuse, cfr. M. Riguzzi, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, cit., 87 ss., il quale rinvia alle considerazioni svolte al riguardo da F. Berlingieri, *I concetti di "package" e "unit" della Convenzione di Bruxelles e di "unità di carico" dell'art. 423 cod. nav.*, cit., 9 ss., e da G. Riccardelli, *Sul concetto di colis nell'art. 4, n. 5 della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 sulla polizza di carico*, in *Giur. it.* 1969, I, I, col. 889 ss. Sui contrasti profilatisi in merito al significato da attribuire al termine «*unit*», cfr. anche le osservazioni di S.M. Carbone, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, cit., 441 ss.

([36]) Cfr. le considerazioni emerse nell'ambito dei *Traveaux préparatoires* di cui abbiamo dato conto alla precedente nota 35.

([37]) Trib. Genova 13 maggio 1957, cit.; App. Genova 23 gennaio 1965, *cit*.; Trib. Trieste 26 maggio 1975, *cit*.; App. Messina 27 gennaio 1980, *cit*. Si veda anche, nella giurisprudenza francese, Cass. fr. 23 marzo 2022, in *Dir. mar.* 2022, 675, con nota di M. Lopez De Gonzalo. In dottrina, per la ricostruzione tanto del termine «*unité*» nel testo convenzionale uniforme, quanto della locuzione «unità di carico» utilizzata dal codice della navigazione, come aventi entrambi il significato di unità, di peso o di misura, in base alla quale viene, per la determinata merce considerata, consuetudinariamente computato il nolo, si

In riferimento a tale ricostruzione, è stato, peraltro, fatto notare che, attribuendo alla nozione di «unità» il significato di unità di nolo, vi sarebbero difficoltà nella determinazione del limite quando nella polizza di carico non venga indicato se il nolo è commisurato al peso o al pezzo, e, ancor più, allorché il nolo sia determinato in una *lumpsum*, posto che, in questo caso, il limite sarebbe da computare con riferimento a una sola unità ([38]).

In dottrina, è stato ulteriormente osservato che i suddetti dubbi interpretativi concernenti il concetto di «*unit*» dovrebbero ora essere dissipati, con riguardo al trasporto a mezzo container, dall'art. 4.5, lett. *c*, delle Regole dell'Aia-Visby, il quale, facendo riferimento ai colli o alle unità «enumerati» nella polizza di carico come contenuti nel contenitore stesso, evidentemente assume alla propria base la nozione di unità di carico, piuttosto che quella di unità di nolo ([39]).

Rimane, peraltro, in questa prospettiva ricostruttiva il problema, cui abbiamo già fatto riferimento, legato al trasporto di rinfuse stivate in contenitori, al quale, in ragione delle considerazioni in precedenza svolte, dovrebbe ritenersi non applicabile la limitazione del debito in esame.

Nell'ambito delle Regole dell'Aia-Visby, la regola posta dal citato art. 4.5, lett. *c*, induce a ritenere che in tale fattispecie, mancando un'elencazione in polizza di carico di distinti colli o unità racchiusi nel container, il limite in parola debba essere applicato considerando il container come unico «*package or unit*».

Ciò, a ben vedere, potrebbe risultare incongruo ove si consideri che, in difetto dell'uso del container o di altro strumento di consolidamento delle merci, al *bulk cargo*, per quanto sopra osservato, non si applicherebbe *tout court*, quantomeno secondo l'orientamento prevalente nella giurisprudenza internazionale, il limite per collo o unità.

La questione, peraltro, assume nel quadro del regime convenzionale uniforme emendato dal Protocollo del 1968 un rilievo pratico circoscrit-

---

esprime M. Riguzzi, *La responsabilità limitata del vettore marittimo di merci*, cit., 91 s. e 94 s., il quale, a suffragio di tale interpretazione, richiama il COGSA 1936 statunitense, che espressamente fa riferimento alla nozione di «*costumary freight unit*».

([38]) In tal senso, cfr. L. Tullio, *La limitazione del debito del vettore nel trasporto mediante containers*, cit., 153. Analoghi rilievi si possono rinvenire anche nella sentenza del caso *The Aqasia*, cit.

([39]) L. Tullio, *La limitazione del debito del vettore nel trasporto mediante containers*, cit., 153.

to: in tale sistema, infatti, il criterio alternativo basato sul peso, per un verso, consente di limitare il debito risarcitorio del vettore anche in caso di trasporto di rinfuse e, per altro verso, essendo destinato a trovare applicazione ogni qualvolta esso determini in favore dell'interessato al carico un risarcimento maggiore rispetto a quello che risulterebbe dal parametro basato sul numero di colli o unità, costituisce il criterio di limitazione destinato a trovare concreta applicazione anche nel caso di trasporto di rinfuse a mezzo container; con la conseguenza che, in relazione a tale tipologia di merci, il criterio di quantificazione del risarcimento finisce nella sostanza per essere il medesimo, a prescindere dal fatto che esse siano trasportate in stiva o in container.

Il problema è, invece, più incisivo nel quadro delle Regole dell'Aia, in cui mancano, come evidenziato, sia una norma analoga all'art. 4.5, lett. *c*, delle Regole dell'Aia-Visby, sia il criterio di limitazione a peso. In tale contesto, infatti, si pone, in relazione alla fattispecie considerata del trasporto di rinfuse in container, un'alternativa radicale tra l'escludere in assoluto l'assoggettabilità del risarcimento ad alcun limite, svalutando la circostanza per cui le merci siano trasportate in forma consolidata, e l'applicare il limite per collo o unità al contenitore unitariamente inteso, adottando una interpretazione sostanzialmente uniformatrice del testo convenzionale del 1924 rispetto a quello modificato e integrato dal Protocollo del 1968.

La prima soluzione è, a nostro avviso, da preferirsi poiché la seconda, oltre a scontare una evidente forzatura interpretativa ([40]), comporta due sequele che appaiono obiettivamente irragionevoli: considerando il container come un unico collo o unità ai fini del calcolo del limite, da un lato, l'interessato al carico – che nel sistema delle Regole dell'Aia, a

([40]) Cfr. al riguardo le considerazioni svolte nella motivazione della sentenza nel caso *The River Gurara*, cit., in cui la maggioranza del Collegio prese le distanze dall'impostazione adottata in termini prevalenti a livello internazionale, volta ad assegnare rilievo, anche nel quadro delle Regole dell'Aia, alle modalità con cui la merce stivata nel contenitore è descritta in polizza d'intesa tra le parti, evidenziando, sotto questo profilo, la non assimilabilità del regime normativo delineato dalla Convezione di Bruxelles del 1924 a quello risultante dal Protocollo del 1968. Va, peraltro, dato conto dalla divergenza di vedute espressa proprio a tale riguardo dal giudice Hirst LJ, il quale, pur concordando con gli altri due membri del Collegio nel respingere l'appello avverso la sentenza di primo grado, per ragioni di uniformità internazionale, aveva considerato preferibile farlo sulla base della suddetta interpretazione che attribuisce sotto il profilo considerato il medesimo effetto alle Regole dell'Aia rispetto a quelle emendate dell'Aia-Visby. Si rinvia, sul tema, anche a quanto osservato alla precedente nota 29.

differenza di quanto avviene nell'ambito delle Regole dell'Aia-Visby, non può avvalersi del criterio alternativo della quantificazione del limite a peso – sarà esposto alla conseguenza sfavorevole e draconiana di vedersi riconosciuto in proprio favore un importo irrisorio (100 lire sterline), tale da nullificare in concreto il risarcimento stesso; dall'altro lato, si produce in tal modo una eclatante disomogeneità nella quantificazione del risarcimento in caso di rinfuse a seconda che esse siano trasportate in stiva o tramite container, la quale non pare obiettivamente ragionevole e neppure consonante con le ragioni che avevano indotto gli estensori della Convenzione di Bruxelles del 1924 a circoscrivere l'applicazione del limite risarcitorio ai soli colli o pezzi, escludendo, invece, il criterio basato sul peso delle merci perdute o danneggiate proprio sul presupposto che, per i *bulk cargo*, il risarcimento dovesse essere integrale e non limitato ([41]).

6. *Applicazione dell'art. 4.5, lett.* c*, delle Regole dell'Aia-Visby e requisito della enumerazione delle merci in polizza di carico «as packed»* – Un ulteriore problema interpretativo si è affacciato, in particolar modo nella casistica di *common law*, in relazione all'art. 4.5, lett. *c*, delle Regole dell'Aia-Visby, con specifico riferimento alla portata di tale previsione nella parte in cui stabilisce che il numero dei colli o delle unità sulla cui base deve essere computato il limite risarcitorio corrisponde al «*number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport*».

La questione che si è posta al riguardo è segnatamente relativa all'interpretazione da attribuire alla locuzione «*as packed*», discutendosi se essa abbia l'effetto di qualificare la descrizione delle merci racchiuse nel container che deve essere riportata in polizza ai fini della applicazione del limite, circoscrivendo quest'ultima alle sole merci che siano in essa enumerate come imballate.

Il tema è dibattuto e non può dirsi allo stato risolto univocamente, tenuto conto delle soluzioni contrastanti che sono state profilate in proposito in giurisprudenza.

Secondo un primo orientamento, la norma in parola comporterebbe che, ai fini dell'applicazione del limite con riferimento alle merci contenute nel container, non sia sufficiente l'enumerazione delle stes-

([41]) Cfr. la precedente nota 35.

se, richiedendosi altresì che queste ultime vengano indicate in polizza come separatamente «*packed*».

È questa la ricostruzione che è stata prospettata dalla *Federal Court of Appeal* australiana nella decisione del caso *El Greco (Australia) Pty Ltd v. Mediterranean Shipping Co SA* ([42]).

Nella fattispecie, la controversia aveva ad oggetto il danno da bagnamento occorso a una partita di manifesti e stampe stivati in un container e trasportati dal porto di Sidney, in Australia, al porto del Piero, in Grecia. La polizza di carico descriveva la merce come «*200945 pieces posters and prints*», indicando in «*1*» il numero di «*packages*». Tale descrizione della merce si ricollegava alla disposizione di una clausola riportata sul retro della polizza di carico, ai sensi della quale era previsto che «*[w]here the goods have been packed into containers by or on behalf of the Merchant, it is expressly agreed that, each container shall constitute one package for the purpose of application of limitation of the Carrier's liability*».

Riformando la sentenza di primo grado ([43]), la *Federal Court of Appeal* ha stabilito che:

(*i*) la polizza di carico nel caso di specie non elencava i colli o le unità «*as packed*», ma recava solo l'indicazione del contenitore come un unico collo;

(*ii*) in tale quadro non rilevavano, ai fini della applicazione del limite, le ulteriori specificazioni contenute in polizza riferite alla descrizione della merce, con particolare riguardo a quelle concernenti il numero di manifesti e stampe racchiusi nel container, non trattandosi di merci separatamente imballate;

([42]) *El Greco (Australia) Pty Ltd v. Mediterranean Shipping Co SA* [2004] FCAFC 202. Per un approccio analogo, ma con riferimento al diverso tema dell'applicazione del limite per «*package*» nel quadro del COGSA 1936, cfr. le considerazioni svolte dalla *District Court*, *Southern Disctrict of New York*, nel caso *Mapfre Atlas de Seguros SA v. Compania Chilena de Navigacion Interoceanica SA, Greenshipping Co and m/v Loa*, cit., richiamata anche alla precedente nota 34.

([43]) *El Greco (Australia) Pty Ltd v. Mediterranean Shipping Co SA* [2003] FCA 588. Il giudice di primo grado, dopo avere accertato che le merci erano state danneggiate a causa del bagnamento da acqua di mare durante il viaggio ed avere quindi ritenuto il vettore responsabile del danno, aveva rigettato l'argomentazione di quest'ultimo secondo la quale la limitazione di cui all'art. 4.5, lett. *c*, delle Regole dell'Aia-Visby doveva essere riferita al container, inteso come unico *package*, dichiarando nulla e inefficace, in base all'art. 3.8, delle Regole, la suddetta clausola contenuta sul retro della polizza di carico in quanto volta a limitare l'esposizione debitoria del vettore in un ammontare inferiore a quello risultante dall'applicazione della disciplina internazionale uniforme.

(*iii*) conseguentemente, in applicazione dell'art. 4.5, lett. *c*, delle Regole dell'Aia-Visby, il limite risarcitorio previsto per il collo o l'unità doveva essere applicato al container stesso;

(*iv*) la precitata clausola contenuta sul retro della polizza non risultava in contrasto con l'art. 3.8, delle Regole, il quale si applica solo quando la polizza di carico enumera effettivamente, nei termini postulati dall'art. 4.5, lett. *c*, i colli o le unità e include una previsione volta a privare di efficacia tale enumerazione ([44]);

(*v*) il risarcimento andava quindi limitato nel caso di specie, ai sensi dell'art. 4.5, lett. *a*, delle Regole, a un collo (corrispondente al container stesso) o al peso lordo delle merci, a seconda di quale di tali criteri determinasse in concreto l'importo maggiore.

Una soluzione opposta è stata, invece, adottata nel primo (e per quanto consta) unico caso inglese che ha affrontato la questione nel quadro delle Regole dell'Aia-Visby, ossia segnatamente la decisione nella causa *Kyokuyo Co Ltd v. A.P. Moller - Maersk A/S (The Maersk Tangier)* ([45]).

La vertenza traeva origine dal trasporto marittimo di dodici container contenenti tonno congelato, da Cartagena, in Spagna, a Yokohama, in Giappone. Il carico contenuto in tre di tali container era arrivato a destino avariato, verosimilmente a causa di un innalzamento della temperatura durante il viaggio. I documenti di trasporto emessi descrivevano la merce come «*1 Container Said to Contain [no.] Pcs Frozen Bluefin Tuna Loins*», indicando, per ciascun contenitore, il rispettivo numero di filetti di tonno in esso stivati.

Rigettando l'impugnazione promossa dal vettore, la *Court of Appeal* ha confermato la decisione cui era pervenuto il giudice di primo grado

---

([44]) Cfr., il *reasoned judgment* del giudice Allsop, al § 265: «*Thus, if the bill enumerates packages or units, a provision that says that is not agreed to be "part of the bill of lading terms" or a provision such as clause 21, will not be effective to gainsay the existence of an enumeration. Thus, if a bill stated: "1 container, containing 10 packages of [goods]", but contained a provision that such packages are not to be viewed as, or agreed to be, packages for the purposes of Article IV rule 5(c), there would, it seems to me, still be an enumeration of 10 packages. The bill says so. Article IV rule 5(c) so provides. Article III rule 8 would deny effect to the contrary provision. If the carrier does not wish to provide any enumeration, it may (if entitled by Article III rule 3) refuse to enumerate. That is its freedom contemplated by Article IV rule 5(c) and the discussions thereon*».

([45]) *AP Moller-Maersk A/S v. Kyokuyo Co Ltd (the Maersk Tangier)* [2018] EWCA Civ 778.

([46]), il quale, discostandosi motivatamente dal ragionamento adottato nel caso *El Greco v. MSC*, aveva ritenuto che l'art. 4.5, lett. *c*, non richieda l'enumerazione del carico «*as packed*», ma semplicemente che il numero di colli o unità all'interno del container sia accuratamente indicato nella polizza di carico. Nel caso concreto, i documenti di trasporto emessi – in ispecie, tre *sea waybills* ([47]) – davano conto del fatto che i rispettivi container racchiudevano un certo numero di pezzi di tonno, e ogni pezzo di tonno costituiva, a ben vedere, una «*unit*»; sicché essi enumeravano accuratamente le unità contenute nei container ([48]), con

---

([46]) *Kyokuyo Co Ltd v. AP Møller-Maersk A/S, trading as 'Maersk Line' (The Maersk Tangier)* [2017] EWHC 654 (Comm), cit.

([47]) La decisione della *Court of Appeal* nel caso in esame appare significativa anche nella parte in cui essa estende l'applicazione delle Regole dell'Aia-Visby alle ipotesi in cui il documento di trasporto emesso sia costituito da una *sea waybills*, anziché da una polizza di carico. Secondo la Corte, tale ricostruzione non si pone in contrasto con il dettato dell'art. I, lett. *b*, delle Regole – a norma del quale la nozione di «*contract of carriage*» rilevate per la definizione del proprio ambito di operatività «*applies only to contracts of carriage* covered by a bill of lading or any similar document of title*, in so far as such document relates to the carriage of goods by water*» (enfasi aggiunta) – in quanto ciò che rileva ai fini della applicazione delle Regole è il fatto che il contratto di trasporto intitoli il caricatore a richiedere l'emissione della polizza di carico, ancorché la stessa non sia nel prosieguo effettivamente emessa, o comunque non sia stata ancora emessa quando è insorto il danno (cfr. §§ 48-79 della pronuncia). A suffragio di questa conclusione, viene adesivamente richiamato il principio enunciato dal giudice Devlin nella sentenza nel caso *Pyrene v. Scindia* [1954] 2 QB 402, a 419 s., secondo cui le Regole dell'Aia si applicano anche nell'ipotesi in cui il danno si sia verificato in fase di caricazione prima della emissione della polizza di carico; cfr., in termini analoghi, *Parsons Corporation and Others v. CV Scheepvaartonderneming «Happy Ranger» and Others (The Happy Ranger)* [2002] EWCA Civ 694; *JI Macwilliam Co Inc v. Mediterranean Shipping Co SA (The Rafaela S)* [2003] EWCA Civ 556 (*Court of Appeal*) e [2005] UKHL 11 (*House of Lords*).

([48]) Nel proprio *reasoned judgement*, Flaux LJ, pur avendo ritenuto applicabili al caso di specie le Regole dell'Aia-Visby, ha cionondimeno esaminato l'ulteriore questione concernente l'individuazione del «*package*» o «*unit*» rilevante ai fini dell'art. 4.5, delle Regole (sia nel testo emendato dal Protocollo del 1968, che in quello originario del 1924), ossia se dovessero considerarsi tali i singoli pezzi di tonno ovvero i container che li contenevano. Il giudice ha escluso che dal testo della disposizione si potessero trarre fondati argomenti per l'interpretazione sostenuta dall'appellante, secondo cui, in caso di trasporto containerizzato, l'interessato al carico sarebbe onerato di dimostrare che le merci avrebbero potuto essere spedite «*as such*», sfuse, senza ulteriori imballaggi. Un simile assunto risulta, del resto, incompatibile con l'impostazione seguita dalla *Court of Appeal* nel caso *The Aqasia*, cit., ove la nozione di «unità» è stata definita in termini sufficientemente ampi da ricomprendere anche pezzi sfusi (quali appunto, nel caso di specie, dei filetti di tonno congelati) stivati in container. L'interpretazione proposta dall'appellante è stata ritenuta censurabile altresì perché volta, in sostanza, a reintrodurre surrettiziamente il cosiddetto test «economico-funzionale», ampiamente criticato in dottrina e ormai (quantomeno sul piano formale, se non anche *in toto* su quello sostanziale) abbandonato dalla stessa giuri-

conseguente applicazione del limite risarcitorio per «*unit*» in relazione a ciascun pezzo di tonno indicato nel documento di trasporto, anziché al container unitariamente considerato ([49]).

Questa seconda soluzione sembra, in effetti, senz'altro preferibile, siccome meno formalistica e più aderente alla *ratio* della disposizione aggiunta dal Protocollo di Bruxelles del 1968, che è, ai fini dell'applicazione del limite, quella di «perforare il velo» dato dalla struttura fisica del container, valorizzando esclusivamente l'enumerazione e la descrizione in polizza delle merci stivate all'interno di esso ([50]); con la conseguenza che il limite per «*unit*» va applicato alle merci non imballate indicate in polizza come stivate nel contenitore, esattamente nello stesso modo in cui il limite risarcitorio sarebbe applicato ad esse se fossero trasportate senza l'ausilio del contenitore stesso o di altro strumento di consolidamento.

---

sprudenza nordamericana. Sulla parabola del test economico-funzionale nel quadro della giurisprudenza statunitense, si veda la disamina di Phillips LJ nella decisione nel caso *The River Gurara* (*Court of Appeal*), cit.; cfr. anche le considerazioni svolte da L. Tullio, *La limitazione del debito del vettore nel trasporto mediante containers*, 150 e da G.M. Boi, *Sull'applicabilità ai containers del limite del debito del vettore*, cit.

([49]) Il già richiamato caso inglese *The Maersk Tangier* (*Court of Appeal*), cit., offre degli spunti solutori per affrontare anche un'ulteriore questione interpretativa, che è suscettibile di affiorare in merito alle modalità di applicazione del limite in caso di merci containerizzate. Nella pronuncia in parola, infatti, viene chiarito che il limite risarcitorio previsto dalle Regole dell'Aia-Visby deve essere applicato in relazione a ciascun singolo collo o unità presente nel contenitore, non concorrendo a determinare un limite risarcitorio globale applicabile all'intero contenuto del container, dato dalla sommatoria dei limiti individuali dei singoli colli o unità in esso stivati. Quindi, in via esemplificativa, in riferimento al limite applicabile per collo/unità pari a 666,67 DSP, nel caso in cui vi siano due colli stivati nel container, dei quali uno patisca un danno pari a 1.000 DSP e l'altro un danno quantificabile in 100 DSP, il risarcimento riconoscibile sarà di 666,67 DSP per il primo collo e di 100 DSP per il secondo, ossia complessivi 766,67 DSP, e non 1.100 DSP, poiché il limite non si calcola globalmente sui due colli, ma partitamente su ciascuno di essi.

([50]) Sul punto, cfr. la ricostruzione adesiva della *Court of Appeal* alle osservazioni svolte dalla *Commercial Court* in primo grado nel caso *The Aqasia*, cit., § 71: «*[i]f cargo as in fact transported is not packaged, but is made up of identifiably separate items of transportable cargo, those items are "units". For break-bulk shipments, the identification of any "units" will be by reference to the cargo as in fact shipped. For containers, what is in fact shipped (in the strict sense) is the containers; but following The River Gurara […] the container walls are transparent under the gaze of Article IV rule 5; or to put it another way, irrespective of any allocation of responsibility for the stuffing of the container or of where (if at all prior to shipment in the strict sense) any responsibility for the care and carriage of the container attaches to the carrier, from the perspective of the cargo and how it is made up (if at all) for transportation, the journey begins at the door of the container not at the ship's rail. That is of the essence of the efficiency of modern container transport, to the mutual benefit of cargo interests and carriers*».

D'altro canto, a conferma della correttezza di questa ricostruzione, va osservato che, a ben vedere, il problema interpretativo emerso nella giurisprudenza di *common law* di cui si è dato conto pare originare da una incongruenza o non adeguata formulazione del testo inglese delle Regole dell'Aia-Visby, che, sul punto, si discosta da quello francese, in cui il limite risulta commisurato a «*tout colis ou unité énumeré au connaissement comme* étant inclus *dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe*» (enfasi aggiunta), facendosi quindi riferimento alla elencazione in polizza della merce non già «come imballata», ma «come inclusa» nel contenitore ([51]).

7. *Incidenza dell'apposizione in polizza di riserve generiche riferite alle merci stivate nel container* – Le osservazioni da ultimo svolte offrono l'opportunità per considerare un ulteriore profilo che è suscettibile di sorgere in relazione all'applicazione del limite risarcitorio del vettore nel trasporto a mezzo container: quello attinente all'impatto delle cosiddette riserve generiche riferite al contenuto del container che non sia riempito dal vettore, quali, ad esempio, le assai comuni «*weight, number and contents unknown*», «*said to contain*», «*shipper's load and count*».

La questione che viene in rilievo al riguardo è, segnatamente, se, in presenza di tali clausole, ai fini della applicazione del limite risarcitorio ai sensi dell'art. 4.5, lett. *c*, delle Regole dell'Aia-Visby, si debba comunque fare riferimento alla enumerazione delle merci stivate nel contenitore come indicate in polizza, oppure piuttosto al container medesimo, considerando quest'ultimo alla stregua di unico «*package*».

È noto, infatti, che l'effetto pratico di tali riserve, ogni qual volta il vettore non abbia avuto la possibilità di verificare il contenuto del container al momento del ricevimento dello stesso, è quello di privare di valore probatorio i relativi dati concernenti la merce, riportati in polizza ([52]). Ci si potrebbe, quindi, chiedere se sia congruo attribuire

---

([51]) Cfr. anche P.J. Bordahandy, *El Greco*, in *Journal of International Maritime Law*, 2004, 477. Si veda anche *The Maersk Tangier* (*Court of Appeal*), cit., § 84.

([52]) Nella dottrina più recente, sull'effetto delle riserve generiche, cfr., tra gli altri: A.M. Sia, *Sul valore probatorio delle risultanze della polizza di carico*, in *Dir. trasp.* 1997, 889 ss.; A. Antonini, *Natura giuridica della polizza di carico e regime delle riserve*, in *Dir. trasp.* 2013, 397 s.; A. Lefebvre D'Ovidio - G. Pescatore - L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, XVI ed., Milano, 2022, 630 ss.; S. Zunarelli - M.M. Comenale Pinto, *Manuale di diritto della navigazione e dei trasporti*, cit., 500 s. Sulle riserve nell'ambito del trasporto

a un dato che è meramente fornito dal caricatore, privo di sostanziale efficacia probatoria nei confronti del vettore, la capacità di influire sulla limitazione del debito in senso sfavorevole a quest'ultimo.

In realtà, nella casistica riferita sia alle Regole dell'Aia che a quelle dell'Aia-Visby, la questione non ha dato luogo a soverchi problemi ed è stata generalmente risolta ritenendo che tale tipologia di riserva non sia idonea a incidere sulla limitazione del debito.

Nel quadro delle Regole dell'Aia, questa soluzione è stata adottata dalla giurisprudenza statunitense, la quale, seppur con percorsi argomentativi ed esiti applicativi non sempre omogenei, ha ritenuto che, anche in presenza di tali riserve, il limite vada in ogni caso computato in relazione ai colli enumerati nella polizza di carico ([53]) oppure in ri-

---

containerizzato, cfr. G.M. Boi, *Validità delle riserve ne trasporto di merci in containers*, in *Dir. mar.* 1998, 721. In giurisprudenza, tra le varie, sulle riserve generiche cfr.: Cass. 21 novembre 1981 n. 6218; Cass. 3 novembre 1983 n. 6470, in *Giur. it.* 1984, I, 1, 1628; Cass. 3 ottobre 1997 n. 9670, in *Dir. mar.* 1998, 1100. In generale, sull'efficacia delle riserve (sia generiche che specifiche) in relazione alla prova dell'esistenza e dell'entità del danno, cfr.: Cass. 30 marzo 1955 n. 934, in *Riv. dir. nav.* 1955, II, 139; Cass. 26 settembre 1967 n. 2199, in *Riv. dir. nav.* 1968, II, 260; Cass. 9 dicembre 1971 n. 3562. In particolare, sulla ammissibilità, sulla portata e sui limiti d'efficacia della riserva «*said to contain*», cfr. App. Genova 26 giugno 1954, in *Dir. mar.* 1955, 83; Trib. Napoli 4 giugno 1982, in *Dir. mar.* 1983, 846; Cass., 26 gennaio 1988 n. 663, in *Dir. mar.* 1989, 663 (la quale esclude che tale riserva esplichi effetti con riferimento ai contrassegni esterni dei colli); Trib. Genova 2 ottobre 1989, in *Dir. mar.* 1990, 1076; App. Trieste 1° luglio 1993, in *Dir. mar.* 1994, 183; Trib. Napoli 11 marzo 1997, in *Dir. mar.* 1998, 720, con nota di G.M. Boi, *Validità delle riserve ne trasporto di merci in containers*, cit.; Cass. 15 ottobre 1998 n. 10201, in *Riv. giur. circ.* 1999, 318 (la quale esclude che l'apposizione di tale genere di riserva esima il vettore dall'obbligo di verifica del peso); App. Torino 21 marzo 2008, in *Dir. mar.* 2010, 573. Nel *case law* anglosassone, in relazione alla portata di una riserva «*weight, number and contents unknown*», si vedano *New Chinese Antinomy Co Ltd v. Ocean Steamship Co Ltd* [1917] KB 664; *Attorney General of Ceylon v. Scindia Steam Navigation Co Ltd* [1962] AC 60; *Noble Resources Ltd v. Cavalier Shipping Co (The Atlas)* [1996] 1 Lloyd's Rep 642. In riferimento a una clausola «*said to contain*» nel quadro di un trasporto a mezzo container a condizione «FCL/FCL», cfr. la decisione della *Supreme Court of New South Wales* nel caso *Ace Imports Pty Ltd v. Companhia de Navegacao Lloyd Brasileiro (The Esmeralda I)* [1988] 1 Lloyd's Rep 206, secondo cui tale clausula ha l'effetto di privare di rilievo probatorio le indicazioni fornite dal caricatore in ordine alle merci stivate nel contenitore. Nella giurisprudenza inglese, è stata, peraltro, delineata una possibile differenza sul piano degli effetti tra una riserva generica «*weight, number and contents unknown*» e una clausola del tipo del tipo «*shipper's count*» o «*said to contain*»; cfr., al riguardo, le osservazioni (*obiter*) di Phillips LJ nella decisione della *Court of Appeal* nel caso *The River Gurara*, cit., riportate alla successiva nota 56.

([53]) Cfr., ad esempio, *The Mormaclynx*, cit.; *The Mormacvega*, cit. Argomentando *a contrario*, si veda anche *The Container Forwarder*, cit., secondo cui, qualora il contenuto di un container, fornito dal vettore al caricatore su sua richiesta e riempito da quest'ultimo,

ferimento all'effettivo contenuto del container stesso all'imbarco, come provato dal caricatore ([54]).

La ricostruzione da ultimo cennata è quella che è stata sposata anche dalla giurisprudenza inglese nella decisione resa dalla *Court of Appeal*, nel caso *Nigerian National Shipping Line Ltd v. The owners of cargo lately laden on board of the ship "River Gurara" (The River Gurara)*. Segnatamente, in tale pronuncia, la maggioranza del Collegio ([55]), dopo avere espresso l'opinione per cui, ai sensi delle Regole dell'Aia, la descrizione della merce contenuta nella polizza di carico non rappresenta un elemento rilevante ai fini del limite risarcitorio, dovendo quest'ultimo essere calcolato in base al numero di colli dei quali sia provata la concreta presenza all'interno del container al momento della caricazione, ha ulteriormente evidenziato che l'inserimento in polizza di una riserva generica mediante una clausola «*said to contain*» è priva di effetto in funzione della quantificazione limite ([56]).

---

sia descritto in polizza con espressione generica (nel caso di specie, come «*used household goods*»), è il contenitore che deve essere considerato un collo ai fini della limitazione del debito del vettore.

([54]) *The Aegis Spirit*, cit., ove, nel dismettere il test economico-funzionale, il giudice Beeks osservava che esso «*suffers from a more serious flaw; it makes the intent of the parties, as revealed by the available evidence, the touchstone in applying the COGSA liability to a containerized shipment. This I true because evidence of intent will serve to rebut the initial presumption and identify conclusively, it would appear, the COGSA package. The better and more traditional approach, which I adopt, is to conscientiously construe the legislation in the factual contest seeking to effectuate the legislative, not the parties' intent and purpose*».

([55]) La decisione è stata assunta con l'opinione contraria del giudice Beaumont, il quale ha, per conto, ritenuto che, alla luce del tenore dell'art. 4.5, lett. *c*, delle Regole dell'Aia-Visby, il container non possa costituire il parametro cui commisurare la limitazione del debito risarcitorio, dovendo esso computarsi in riferimento al numero di *packages* o *unit* indicati nella polizza di carico, ovvero al numero effettivo di merci stivate nel contenitore, nel caso in cui risultasse provato che queste ultime erano inferiori rispetto a quelle enumerate in polizza.

([56]) *Nigerian National Shipping Line Ltd v. The Owners of Cargo Lately Laden on Board of the Ship "River Gurara" (The River Gurara)* [1997] EWCA Civ 2105, cit. Nella decisione della *Court of Appeal* viene, invero, operata una distinzione in ordine all'effetto che potrebbero avere, nel quadro delle Regole dell'Aia, le diverse tipologie di riserve introdotte dal vettore in polizza, finalizzate ad evitare il riconoscimento da parte del medesimo del contenuto del container. Nel caso di riserva del tipo «*weight, number and contents unknown*», l'effetto sarebbe quello di privare la polizza di qualsiasi efficacia probatoria, anche presuntiva, in merito alle merci consegnate dal caricatore e indi caricate a bordo, con la conseguenza che sarebbe onere dell'interessato al carico provare, con l'ausilio di «*extrinsic evidence*», l'effettiva caricazione a bordo delle merci che egli lamenti essere

Il criterio per la parametrazione del limite risarcitorio adottato nella decisione della *Court of Appeal* nel caso *The River Gurara*, basato sulla prova del contenuto effettivo del contenitore, non può, tuttavia, essere esteso all'istituto della limitazione nel quadro della disciplina delle Regole dell'Aia-Visby, atteso che la previsione di cui al citato art. 4.5, lett. *c*, espressamente àncora il calcolo del limite alla enumerazione delle merci stivate nel container contenuta nella polizza di carico, con ciò attribuendo rilievo decisivo al dato documentale, e non lasciando quindi spazio all'evidenza estrinseca ([57]).

Ciò, peraltro, non significa che, nel sistema normativo delineato dal Protocollo di Bruxelles del 1968, le suddette riserve generiche siano suscettibili di incidere sull'applicazione del limite stesso. Tali riserve infatti, mentre possono essere idonee a obliterare l'efficacia probatoria della polizza con riferimento a quanto stivato nel container – sicché, per provare il danno subito, l'interessato al carico è tenuto comunque a dimostrare l'effettiva presenza delle merci all'interno del contenitore al momento del suo riempimento e della successiva consegna al vettore – non valgono a privare l'enumerazione delle merci contenute nel

---

state perdute o danneggiate; mentre similmente il vettore dovrebbe basarsi anch'egli su elementi probatori estrinseci (verosimilmente gli stessi addotti dall'interessato al carico) per dimostrare il numero di «*packages*» o «*units*» ai fini del computo del limite. Diverso sarebbe, invece, l'effetto di quelle dichiarazioni inserite dal vettore in polizza, con le clausole del tipo «*shipper's count*» o «*said to contain*», volte a dare conto del fatto che il riempimento del contenitore è stato curato esclusivamente dal caricatore, senza quindi che il vettore stesso abbia potuto verificarne il contenuto. La portata di tali dichiarazioni, secondo l'opinione espressa (peraltro o*biter*) da Phillips LJ nella motivazione della sentenza, non sarebbe quello di privare la polizza di efficacia probatoria (seppur *prima facie* nei confronti del caricatore), in quanto tale tipologia di clausole non avrebbe altro effetto che quello di chiarire che il vettore, come richiesto dall'art. 3.3, delle Regole dell'Aia (e delle Regole dell'Aia-Visby), sta indicando sulla polizza di carico il «*number of packages [...] as furnished in writing by the shipper*», senza tuttavia dissentire espressamente da tale descrizione; sicché quest'ultima può essere considerata una prova *prima facie* del contenuto dei contenitori alla partenza.

([57]) Cfr. le considerazioni svolte dal giudice Baker nella decisione di primo grado resa dalla *High Court* nel caso *The Maersk Tangier* [2017] EWHC 654 (Comm), cit., al § 89: «*Furthermore, that meaning is not altered by Article IV rule 5(c); nor in my judgment does "packages or units" in rule 5(c) have a different meaning than "package or unit" in rule 5(a). Article IV rule 5(c) applies "Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods" and is, explicitly, a deeming provision for that situation. Its effect for containerised cargo is to make the container the only "package or unit" for the purpose of rule 5(a), whether or not that would otherwise be the correct conclusion (upon looking into the container under* The River Gurara*), unless there is a sufficient specification of how the cargo inside comprises "packages or units"*».

container riportata nella polizza di carico del rilievo che ad essa espressamente attribuisce la norma precitata. Detto in altri termini, mentre il riconoscimento da parte del vettore della correttezza della descrizione della merce inserita in polizza sulla base dei dati fornitigli dal caricatore (desumibile dalla mancata apposizione di riserve) è rilevante per poter assegnare alla polizza stessa valore probatorio in relazione alla sua funzione di ricevuta del carico (oltre che di titolo rappresentativo delle merci) ai sensi dell'art. 3.3, lett. *b*, e 3.4, delle Regole, esso è ininfluente ai fini della determinazione del limite risarcitorio, non rappresentando un elemento postulato dall'art. 4.5, lett. *c*, che, a tale riguardo, attribuisce rilevanza esclusivamente al fatto che la polizza contenga l'enumerazione delle merci stivate nel container ([58]).

Si tratta di una soluzione che, oltre ad essere quella maggiormente conforme al dato normativo, è da considerare corretta anche sul piano pratico.

Come è stato rilevato ([59]), infatti, la limitazione del debito incide sulla sola determinazione del *quantum* risarcitorio. Ma, se si è giunti alla fase della quantificazione del danno, ciò significa che è già stata superata positivamente quella relativa all'*an*, mediante la prova della verificazione del danno da parte dell'interessato al carico, ossia che

---

([58]) Tale conclusione trova riscontro nella giurisprudenza anglosassone, la quale, anche recentemente, ha affermato il principio per cui le dichiarazioni inserite in polizza, volte a specificare che la descrizione in essa contenuta delle merci stivate nel container, mentre non integra un riconoscimento da parte del vettore circa la presa in consegna delle merci stesse, trattandosi di dato che egli non ha potuto verificare, non è, tuttavia, suscettibile di incidere su ciò che deve essere considerato un «*package o unit*» ai fini dell'applicazione del limite risarcitorio ai sensi delle Regole dell'Aia-Visby. Cfr., nuovamente, i rilievi del giudice Baker nel primo grado del caso *The Maersk Tangier*, cit., al § 68.

([59]) C. Debattista, *Cargo Claims and Bills of Lading*, in *Southampton on Shipping Law*, London 2008, 122, il quale illustra in questi termini l'effetto di una clausola «*said to contain*»: «*Moreover, where the goods are consolidated in a container, pallet or such like, and the bill of lading quantifies the good as, say, "one container said to container 10,000 pairs of shoes", then the multiplier for the purpose of the package/unit limitation in Article IV rule 5(a) is 10,000 rather than one. The evidential force of the bill of lading is emasculated in the sense that no binding photograph exists as to what was shipped. If a cargo claim has reached the stage of quantification, however, this must mean that the claimant has overcome the resulting evidential difficulties by actually proving what was shipped, through tally sheets, alternative exchanges between the parties, oral evidence etc.: the carrier will, as it were, have failed in its attempt to qualify the statement as the quantity on the bill of lading. Having failed in that attempt, the carrier does not get the second bite of the cherry: the claimant having proved that 10,000 pairs of shoes were in fact shipped, the carrier cannot now use 1 as the enumerator for the liability purposes. To allow the carrier to do so would be to allow the carrier in effect to nullify the evidential gain already made by the claimant*».

quest'ultimo è stato in grado di dimostrare quanti colli o unità erano presenti nel contenitore alla partenza e quanti sono stati perduti successivamente all'affidamento del container al vettore.

Ben si comprende, sotto questo profilo, la ragione dell'irrilevanza delle riserve in discussione ai fini del calcolo del limite: quantunque la riserva privi di efficacia probatoria le indicazioni relative al contenuto del container, se l'interessato alle merci è riuscito a soddisfare l'onere a proprio carico per stabilire la responsabilità del vettore in relazione al danno patito, fornendo la prova della veridicità delle indicazioni riportate nella polizza al riguardo, è del tutto congruo che su tale base vada poi commisurato il limite del debito.

8. *Effetto delle cosiddette «boilerplate clauses» contenute nella polizza di carico* – Un'ultima questione che merita di essere considerata in relazione al tema in esame è quella concernente l'effetto delle clausole, spesso contenute sul lato tergo delle polizze di carico, le quali prevedano che, in caso di trasporto effettuato a mezzo contenitore stivato dal caricatore, è il container stesso a dover essere considerato come il *package* o la *unit* ai fini della limitazione del debito ([60]).

Il problema che si pone in questo caso è quale sia la portata di tale genere di clausola, ossia segnatamente se si tratti di una previsione capace di incidere sulla descrizione delle merci oppure sulla definizione del regime di responsabilità del vettore, nonché se essa possa essere considerata valida ed efficace tenuto conto del carattere cogente delle Regole quanto alla disciplina di questo secondo profilo.

La risposta a quest'ultimo quesito è stata data in senso generalmente negativo sia dalla giurisprudenza statunitense ([61]) che da quella inglese ([62]), considerando tali previsioni contrattuali nulle poiché volte a

---

([60]) Per un esempio di questa tipologia di clausola, usualmente qualificate come «*boilerplate clauses*», cfr. le polizze di carico emesse nel trasporto alla base della vertenza decisa nel caso *The River Gurara*, cit., in cui era contenuta una previsione la quale stabiliva che: «*Shipper packed containers. If a Container has not been packed or filled by or on behalf of the Carrier […] notwithstanding any provision of law to the contrary the Container shall be considered a package or unit even though it has been used to consolidate the Goods the number of packages or units constituting which have been enumerated on the face hereof as having been packed therein by or on behalf of the Merchant and the liability of the Carrier (if any) shall be calculated accordingly*».

([61]) Cfr., ad esempio, *The Mormaclynx*, cit.

([62]) Cfr., ad esempio, *The River Gurara*, cit.; *The Maersk Tangier*, cit.

conseguire l'effetto pratico di derogare al regime previsto dalle Regole, con ciò contravvenendo a quanto previsto all'art. 3.8 delle stesse ([63]).

Si tratta di una soluzione ermeneutica senz'altro condivisibile.

Nel contesto delle Regole dell'Aia-Visby, è, infatti, chiaro che una tale disposizione contrattuale non può obliterare l'effetto che l'art. 4.5, lett. *c*, riconduce alla enumerazione delle merci stivate nel container riportata sul lato fronte della polizza, e, nella misura in cui essa risulti orientata a farlo, costituisce a una clausola nulla, poiché intesa a introdurre, sotto il profilo della quantificazione del debito risarcitorio, un regime di responsabilità più sfavorevole per l'interessato al carico rispetto a quello stabilito dalle Regole ([64]).

Alla medesima conclusione si deve, peraltro, pervenire anche nel quadro della disciplina dettata dalla Convenzione di Bruxelles del 1924 nel suo testo originario, quantunque in esso manchi una previsione normativa analoga a quella successivamente introdotta dal Protocollo del 1968, e ciò tanto nel caso in cui, ai fini della definizione del limite risarcitorio, si intenda valorizzare, analogamente a quanto avviene in forza delle Regole dell'Aia-Visby, la descrizione delle merci riportata sul lato

---

([63]) L'art. 3.8, delle Regole prevede che: «*Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connexion with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability*».

([64]) Cfr., ad esempio, *Association Technique Internationale de Compagnies d'Assurances Maritimes et Transportes v. Cast Europe (1983) Ltd et al. 662 F. Supp. 1443 (N.D. Ill. 1987)*, pubblicata anche in *Dir. mar.* 1988, 1247, con nota di P. Celle; *Kyokuyo Co Ltd v. AP Møller-Maersk A/S, trading as 'Maersk Line' The Maersk Tangier* [2017] EWHC 654 (Comm), cit., § 68. La medesima conclusione era stata raggiunta dal giudice di primo grado nella causa *El Greco (Australia) Pty Ltd v. Mediterranean Shipping Co SA*, il quale aveva ritenuto che una clausola contenuta in polizza secondo cui «*[w]here the goods have been packed into containers by or on behalf of the Merchant, it is expressly agreed, that each container shall constitute one package for the purpose of application of limitation of the Carrier's liability*» costituisse una previsione nulla e priva di effetto, in quanto in contrasto con l'art. 3.8 delle Regole dell'Aia-Visby; cfr. anche la precedente nota 43. Tale decisione è stata successivamente obliterata, in appello dalla *Court of Appeal*, ma, a ben vedere, sulla base del rilievo, ritenuto assorbente dalla maggioranza del Collegio, per cui nella polizza di carico nel caso di specie non era riscontrabile una enumerazione delle merci nei termini richiesti dall'art. 4.5, delle stesse Regole dell'Aia-Visby (i.e., nell'interpretazione della Corte, «*as packed*»); sicché, escluso che il limite si dovesse applicare ai singoli pezzi sfusi indicati in polizza come racchiusi nel container, la predetta clausola contrattuale non costituiva neppure una previsione in contrasto con l'art. 3.8.

fronte della polizza ([65]), quanto nell'ipotesi in cui si ritenga di attribuire pregnanza esclusivamente all'aspetto materiale concernente l'effettivo contenuto del container stesso.

Qualora si adotti la prima ricostruzione, l'assetto normativo che ne discende è del tutto speculare a quello posto dalle Regole dell'Aia-Visby; sicché in relazione alla questione in esame valgono le considerazioni appena svolte con riferimento a queste ultime.

Nella seconda impostazione ermeneutica, invece, il dato documentale relativo alla descrizione della merce adottata dalle parti in polizza è di per sé ininfluente, venendo attribuita pregnanza esclusivamente al profilo fattuale del riempimento del contenitore (i.e. alle merci concretamente stivate nel container), che è assunto quale unico elemento rilevante per la commisurazione *ex lege* del limite risarcitorio; con la conseguenza che ogni eventuale accordo negoziale che, direttamente o indirettamente, sia volto a incidere su tale disciplina normativa alterando i criteri di quantificazione del limite in senso deteriore per il caricatore è senz'altro nullo e comunque privo di effetto ([66]).

9. *Conclusioni* – La pluralità delle questioni trattate rende opportuno trarre, in conclusione di questa analisi, alcune considerazioni con funzione di sintesi rispetto a quanto si è sin qui discusso.

Il tema del limite del debito nel trasporto containerizzato trova un inquadramento e soluzioni differenti nelle diverse modalità di trasporto, in ragione dell'eterogeneità dei sistemi normativi di limitazione che ne caratterizzano la disciplina e, segnatamente, a seconda che essi siano basati sul parametro del calcolo a peso oppure a collo o unità, ovvero ancora su un criterio misto.

Tali disomogeneità rendono particolarmente complessa l'individuazione dei lineamenti unitari dell'istituto e danno luogo a una pluralità di problematiche di varia natura.

([65]) È questa l'impostazione, su cui ci siamo già soffermati in precedenza, che si può scorgere in alcune sentenze nordamericane. Cfr., ad esempio, le decisioni statunitensi nei casi: *Mitsui & Co Ltd v. American Export Lines Inc*, cit.; *Nedlloyd Lijnen BV v. Binladen BSB Landscaping (m/v "Nedlloyd Rotterdam")*, cit.; *Hayes-Keger Associates Inc v. m/v Oriental Knight*, cit. Nella giurisprudenza canadese, si vedano: *The Tindefjell*, cit. 3; *Hauerkate v. Toronto Harbour Commissioners*, cit.; *PS Chellerman & Co Ltd v. China Ocean Shipping Co*, cit.

([66]) Come già in precedenza evidenziato, tale soluzione è stata adottata nella decisione della *Court of Appeal* inglese nel caso *The River Gurara*, cit.

Nei sistemi in cui il limite risarcitorio è parametrato a peso, le questioni principali si concentrano, da un lato, sulla risarcibilità e sul calcolo del limite in caso di perdita o danneggiamento della struttura del contenitore stesso e, dall'altro, sul tema della prova del peso che deve essere fornita per l'applicazione del limite. La risposta al primo quesito, pur in difetto di una espressa disciplina normativa, risulta dipendere dal fatto che il container sia stato fornito dal mittente/caricatore piuttosto che dal vettore, mentre la soluzione del secondo profilo è diversificata a seconda della tipologia di sinistro che si sia in concreto realizzato (perdita totale del contenitore e del suo contenuto; danneggiamento della merce racchiusa nel container; ammanco della merce stessa).

Nei sistemi basati sul limite per collo o unità, il problema principale che si è storicamente posto, con particolare riguardo al trasporto marittimo internazionale retto dalla Convenzione di Bruxelles del 1924, attiene al fatto che il limite vada applicato alle merci effettivamente stivate nel container, o comunque elencate in polizza come in esso racchiuse, ovvero piuttosto al contenitore stesso, considerando quest'ultimo unitariamente come un unico *package* o *unit*. Tale problema, foriero nel quadro del testo originario della Convenzione di interpretazioni e soluzioni applicative eterogenee nei diversi ordinamenti nazionali, ha trovato una soluzione, a livello internazionale uniforme, nelle Regole dell'Aia-Visby, il cui art. 4.5, lett. *c*, detta una regola specifica, che valorizza il dato documentale relativo alla enumerazione delle merci in polizza quale elemento discretivo per l'applicazione del limite ad esse, anziché al contenitore.

Residuano, peraltro, anche nel quadro delle Regole dell'Aia-Visby (e *a fortiori* in quello delle Regole dell'Aia) alcune complessità applicative che non sono risolte dal dato normativo.

Al riguardo, viene in primo luogo in rilievo la definizione della nozione di «*unit*», anche per i riflessi che essa ha con riguardo al trasporto di rinfuse: infatti, qualora si aderisca all'interpretazione prevalente a livello internazionale secondo cui per «*unit*» deve intendersi la singola unità fisica di merce trasportata, il limite del debito per collo o unità non si applica al *bulk cargo*. Peraltro, alla luce della previsione dell'art. 4.5 lett. *c*, delle Regole dell'Aia-Visby, nel caso in cui le rinfuse siano trasportate in container, il suddetto limite dovrebbe essere computato con riferimento al contenitore unitariamente inteso; il rigore di tale soluzione per il caricatore è, tuttavia, fortemente attenuato dalla possibi-

lità per il medesimo di avvalersi del criterio alternativo di limitazione a peso, che, nella maggior parte dei casi, darà luogo a una quantificazione risarcitoria superiore rispetto a quella che deriverebbe dall'applicazione al container del limite per collo o unità. Più complesso è, invece, l'inquadramento di tale tema nel contesto delle Regole dell'Aia, posto che queste ultime, per un verso, non contengono una regola analoga a quella suindicata introdotta dal Protocollo del 1968 e, per altro verso, neppure offrono a vantaggio del caricatore la possibilità di invocare l'applicazione del criterio di limitazione a peso, che in esse manca.

Secondariamente, la stessa regola posta dall'art. 4.5, lett. *c*, si è rivelata foriera di divergenze interpretative da parte dei giudici nazionali in merito ai requisiti che deve avere l'elencazione delle merci racchiuse nel container riportata in polizza per poter consentire di applicare con riferimento ad esse, in luogo del contenitore, il limite risarcitorio per collo o unità. Segnatamente, al riguardo, si è posto il problema di stabilire se sia necessario che da tale elencazione consti che le merci stivate nel container sono imballate, oppure se sia sufficiente la mera indicazione in polizza del loro numero, applicandosi il limite ad esse anche quando si tratti di singole unità fisiche di merce o pezzi sfusi. A tale riguardo, abbiamo evidenziato le ragioni sia testuali che assiologiche per cui questa seconda interpretazione, conforme a quella abbracciata dalla giurisprudenza inglese, è a nostro avviso da preferirsi.

Ulteriore problema è quello connesso all'eventuale rilievo delle riserve generiche del tipo «*weight, number and contents unknown*», «*said to contain*», «*shipper's load and count*» ai fini dell'applicazione del limite risarcitorio in discussione. Anche con riferimento a questo profilo, l'inquadramento preferibile è quello volto a salvaguardare la regola dell'applicazione del limite risarcitorio per collo e unità con riferimento alle merci racchiuse nel container, evitando che il vettore, attraverso l'inserimento di tali dichiarazioni in polizza, possa in via unilaterale obliterare il suddetto principio, determinando l'applicazione del limite con riguardo al container unitariamente inteso; sicché, mentre tali riserve generiche hanno certamente l'effetto di porre in capo al danneggiato l'onere probatorio di dimostrare l'effettiva presenza delle merci all'interno del contenitore al momento della consegna al vettore e dell'imbarco, esse non valgono a privare l'enumerazione delle merci riportata in polizza del rilievo che alla stessa è attribuito dall'art. 4.5, lett. *c*, delle Regole dell'Aia-Visby.

Analogamente e a maggior ragione, non possono avere efficacia, e sono anzi da considerarsi nulle per contrasto con l'art. 3.8. delle Regole, quelle clausole, sovente inserite dal vettore sul retro della polizza di carico, che sono volte a qualificare il container che sia stato riempito dal caricatore come un unico *package* ai fini dell'applicazione del limite.

Al di là delle singole questioni che si sono considerate, le non trascurabili complessità interpretative emerse nell'analisi svolta evidenziano come il trasporto a mezzo container rappresenti un banco di prova particolarmente impegnativo per l'applicazione dell'istituto della limitazione del debito del vettore.

Come si è visto, peraltro, tali difficoltà non sono esclusivamente riconducibili alla specificità tecnica del trasporto containerizzato, ma rinviano anche a questioni di ordine più generale, proprie dell'istituto della limitazione del debito in quanto tale.

Proprio per questa ragione, la soluzione dei problemi interpretativi che si pongono non può essere affidata a un approccio letterale o eminentemente settoriale, ma richiede un'attività ermeneutica capace di valorizzare la funzione sistematica delle norme e il loro inserimento nel più ampio assetto degli interessi coinvolti nel trasporto marittimo internazionale.

Sotto questo profilo, l'analisi comparatistica – e segnatamente il confronto con la giurisprudenza e la dottrina di *common law* – offre indicazioni di particolare rilievo.

Dall'esame delle soluzioni elaborate in tale contesto emerge, infatti, un orientamento verso un approccio sostanzialistico, volto a cogliere la *ratio* dell'istituto al di là delle qualificazioni nominali o delle costruzioni meramente formali. Sulla base di tale lettura, la disciplina normativa concernente la limitazione del debito risarcitorio viene ad essere inquadrata, e di conseguenza interpretata e applicata, come uno strumento di regolazione del rischio e di equilibrio tra le posizioni contrapposte, funzionale alla prevedibilità dei costi del trasporto e, al contempo, al riconoscimento di un regime di tutela per l'interessato al carico.

Sotto questo ultimo profilo, assume particolare rilievo la natura inderogabile *in peius* del limite risarcitorio, che consente di comprendere come la finalità ultima della disciplina normativa dell'istituto non sia tanto la limitazione in sé dell'esposizione debitoria intesa come beneficio in favore del vettore, quanto piuttosto quella di assicurare al danneggiato un risarcimento incomprimibile, non irrisorio e commisurato

– seppur entro soglie predeterminate – alla tipologia e alla quantità (e quindi tendenzialmente anche al valore) delle merci trasportate.

Riguardata in tali termini, la disciplina legale della limitazione del debito pare in grado di recuperare la propria ragion d'essere, che le permette di superare le stringenti critiche cui è stata sottoposta specie nel recente passato, configurandosi così come un meccanismo di bilanciamento sistematico degli interessi coinvolti nell'operazione di trasporto, coerente con l'esigenza, tipica del commercio globale, di coniugare efficienza economica, certezza dei rapporti giuridici e salvaguardia delle parti più esposte al rischio della circolazione delle merci.