

CORTE DI CASSAZIONE CIVILE– SEZIONE III
14 MARZO 2017, N. 6483 *

Pres. Spirito, Rel. Vincenti

Classense S.r.l. c. DHL Global forwarding Italy (già Exel Italy), Viscount International S.p.a., TCR Terminal Container S.p.a., Maersk Italia S.p.a., Archibugi A. e figli S.r.l.

**Trasporto di cose – Responsabilità del vettore – Nozione di perdita –
Vendita con spedizione – Contratto di trasporto –
Diritti nascenti dal contratto di trasporto**

L'attività di controllo che il vettore stradale deve espletare nella fase di caricazione della merce sui containers non è estranea all'esecuzione del trasporto, bensì integra una di quelle obbligazioni accessorie allo svolgimento di tale rapporto contrattuale, necessaria al raggiungimento del fine pratico individuato dalle parti, anche tenuto conto dei principi di buona fede e correttezza che permeano ogni momento della fase esecutiva negoziale. Inoltre, ai sensi dell'art. 1693 c.c. deve intendersi per perdita la impossibilità pratica di recuperare la merce stessa.

Nella vendita con spedizione disciplinata dall'art. 1510, comma 2, c.c. il contratto di trasporto concluso tra venditore-mittente e vettore, pur essendo collegato da un nesso di strumentalità con il contratto di compravendita concluso tra venditore-mittente ed acquirente-destinatario, conserva la sua autonomia ed è soggetto alla disciplina dettata dagli artt. 1683 ss. c.c., con la conseguenza che il venditore-mittente, anche dopo la rimessione delle cose al vettore, conserva la titolarità dei diritti nascenti dal contratto di trasporto, compreso quello al risarcimento del danno da inadempimento, fino al momento in cui, arrivate le merci a destinazione (o scaduto il termine entro il quale esse sarebbero dovute arrivare), il destinatario non ne richieda la riconsegna al vettore ex art. 1689, comma 1, c.c.

* Per il testo integrale della sentenza, tratto dal sito ufficiale della Corte di cassazione, v. www.giureta.unipa.it/osservatorio/Cass_6483_2017.pdf.

La sentenza è stata osservata da Gianvito D'Aprile, studente della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università degli studi di Teramo, con la collaborazione e l'intervento della dott.ssa Giuseppina Rosato, Dottoranda di ricerca in Scienze giuridiche nell'Università di Sassari.



LA DECISIONE:

La Viscount International S.p.a. (mittente, nel prosieguo: Viscount) aveva stipulato un contratto di trasporto di merci con la Exel Italy S.p.a. (spedizioniere, nel prosieguo: Extel) e la Classense S.r.l. (vettore stradale, nel prosieguo: Classense) per far consegnare alcuni strumenti musicali alla società Yamaha Music Trade (destinatario, nel prosieguo: Yamaha), in Giappone.

La merce in questione venne erroneamente caricata su un *container* diverso da quello indicato nella lettera di vettura, e recapitata in Algeria con successivo sequestro della stessa.

Per questo motivo la Viscount chiese allo spedizioniere ed al vettore stradale il risarcimento dei danni patiti, chiamando in causa anche la società Archibugi e Figli nella sua veste di agente raccomandatario del porto di Ravenna, la società Maersk Italia, quale mandataria del vettore marittimo e la Terminal Container per essere il soggetto noleggiatore del container.

Il Tribunale di Milano ha accolto la domanda del mittente avverso la quale ha proposto gravame il vettore stradale.

Nel secondo giudizio la Corte d'appello di Milano ha argomentato in questi termini: il mittente era legittimato ad esercitare i diritti nascenti dal contratto perché non risulta che il destinatario «abbia richiesto la riconsegna della merce al vettore», mentre risulta che egli abbia rilasciato in favore della Viscount «atto di cessione dei diritti spettanti dal contratto di trasporto in questione»; dello scambio dei containers, avvenuto durante le operazioni di carico originario della merce, doveva ritenersi responsabile la Classense, il cui autista avrebbe dovuto controllare che la merce inviata dalla Viscount in Giappone fosse caricata nel container indicato nella lettera di vettura; non è possibile applicare il limite di responsabilità del vettore previsto dall'art. 1, l. n. 450 del 1985 in quanto la Classense sarebbe incorsa in colpa grave non avendo posto in essere un «controllo elementare come quello della corrispondenza fra il container indicato nella lettera di vettura e quello in cui la merce fu effettivamente caricata»; neppure il personale della Viscount aveva effettuato alcun controllo sulla merce, avendo presumibilmente fatto affidamento sulla circostanza che il container portato presso i magazzini fosse quello indicato nella lettera di vettura redatta dal vettore, per il carico delle merci da inviare in Giappone, per cui si ravvisava una responsabilità concorsuale del mittente; la perdita di cui all'art. 1693 c.c. doveva intendersi, nel caso di specie, come «impossibilità pratica di recupero» della merce, comprovata dal fatto che inutilmente il mittente aveva tentato di provvedervi.

In ragione di tali risultanze l'appello proposto dal vettore è stato accolto soltanto sul capo relativo alle spese di lite e rigettato nel merito, di conseguenza la

Classense si è rivolta alla Corte di cassazione lamentando, tra l'altro: violazione o falsa applicazione dell'art. 1693 c.c., per la «mancata realizzazione del *receptum* e sussistenza di causa esimente»; violazione o falsa applicazione dell'art. 1693 c.c., per aver la Corte di appello ritenuto equivalente alla perdita della merce, il sequestro della stessa in Algeria, quale provvedimento sempre revocabile, «per lo meno nel nostro ordinamento»; violazione o falsa applicazione degli artt. 1693, 1218, 1223, 1225 e 1227 c.c.; violazione o falsa applicazione dell'art. 1689 c.c. per non aver la Corte di appello considerato che il mittente aveva venduto la merce al cliente giapponese, con la conseguenza che la Viscount, ai sensi dell'art. 1510, comma 2, c.c., non era più legittimata, o non aveva più interesse, ad agire nei confronti del vettore; violazione o falsa applicazione degli artt. 1693, 1696 c.c. e dell'art. 1, l. n. 450 del 1985, in tema di danno e di limitazione del debito di valore.

La Corte di Cassazione ha ritenuto infondati o inammissibili tutti i motivi di ricorso sollevati dal vettore.

In particolare, quanto alla violazione o falsa applicazione dell'art. 1693 c.c. il supremo consesso ha evidenziato che la Corte territoriale aveva ritenuto sussistente la responsabilità esclusiva del vettore per non aver questi controllato che la merce fosse stata caricata proprio sul *container* dentro il quale avrebbe dovuto essere effettivamente stivata, essendo lo stesso vettore l'unico soggetto ad avere contezza, in base alla lettera di vettura, dei relativi dati identificativi, all'uopo necessari per la presenza di altro container destinato a diverso trasporto.

In ragione di ciò i giudici di legittimità hanno ritenuto che l'attività di controllo in questione non era affatto estranea all'esecuzione del trasporto da parte del vettore stesso, bensì integrava, nella specie, proprio una di quelle obbligazioni accessorie allo svolgimento di tale rapporto contrattuale, necessario al raggiungimento del fine pratico individuato dalle parti, anche tenuto conto dei principi di buona fede e correttezza che tale fase esecutiva negoziale conformano in ogni suo momento.

Inoltre per i giudici di cassazione non vi sarebbe stata alcuna violazione dell'art. 1227 c.c., avendo il giudice di appello escluso la sussistenza di ogni concorso del fatto colposo del mittente nella causazione del danno cagionato dal vettore nell'esecuzione del trasporto, non essendo censurabile nel giudizio di legittimità l'accertamento in fatto che sorregge tale ricostruzione.

Quanto alla nozione di perdita, la Corte di cassazione ha chiarito che il giudice di merito non aveva inteso equiparare la perdita della merce al sequestro della stessa, svoltosi peraltro in uno Stato estero, ma voleva piuttosto interpretare la nozione di perdita facendola coincidere con la «impossibilità pratica di recupero» della merce stessa.

Per quanto concerne la mancata applicazione dell'art. 1689 c.c., per non aver la Corte di appello considerato che il mittente aveva venduto la merce al destinatario, non essendo più legittimata o, comunque, non avendo più interesse ad agire nei confronti del vettore ex art. 1510, comma 2, c.c., i giudici di Piazza Cavour hanno considerato corretta la decisione d'appello in cui si dava applicazione al principio di diritto secondo cui: «nella vendita con spedizione disciplinata dall'art. 1510, comma secondo cod. civ., il contratto di trasporto concluso tra venditore - mittente e vettore, pur essendo collegato da un nesso di strumentalità con il contratto di compravendita concluso tra venditore - mittente ed acquirente - destinatario, conserva la sua autonomia ed è, pertanto, soggetto alla disciplina dettata dagli artt. 1683 ss. cod. civ., con la conseguenza che il venditore - mittente, anche dopo la rimessione delle cose al vettore, conserva la titolarità dei diritti nascenti dal contratto di trasporto - ivi compreso quello al risarcimento del danno da inadempimento - fino al momento in cui, arrivate le merci a destinazione (o scaduto il termine entro il quale esse sarebbero dovute arrivare), il destinatario non ne richieda la riconsegna al vettore, ex art. 1689, comma primo, cod. civ.»

Sulla violazione o falsa applicazione degli artt. 1693, 1696 c.c. e dell'art. 1, l. n. 450 del 1985, il supremo consesso ha sostenuto che i vizi della motivazione, anche relativamente alla gravità della colpa grave della Classense, in ragione della quale i giudici di appello avevano escluso l'applicabilità del beneficio della limitazione del debito previsto nella l. 450 del 1985, non siano più scrutinabili in cassazione, inoltre questa ultima ha affermato che correttamente erano state applicate, nel caso di specie, le norme sul trasporto, e dunque l'art. 1693 c.c.

NORMATIVA DI RIFERIMENTO:

Art. 1218 c.c.

«Responsabilità del debitore»

«Il debitore che non esegue esattamente la prestazione dovuta è tenuto al risarcimento del danno, se non prova che l'inadempimento o il ritardo è stato determinato da impossibilità della prestazione derivante da causa a lui non imputabile».

Art. 1223 c.c.

«Risarcimento del danno»

«Il risarcimento del danno per l'inadempimento o per il ritardo deve comprendere così la perdita subita dal creditore come il mancato guadagno, in quanto ne siano conseguenza immediata e diretta».

Art. 1225 c.c.

«Prevedibilità del danno»

«Se l'inadempimento o il ritardo non dipende da dolo del debitore, il risarcimento è limitato al danno che poteva prevedersi nel tempo in cui è sorta l'obbligazione».

Art. 1227 c.c.

«Concorso del fatto colposo del creditore»

«Se il fatto colposo del creditore ha concorso a cagionare il danno, il risarcimento è diminuito secondo la gravità della colpa e l'entità delle conseguenze che ne sono derivate.

Il risarcimento non è dovuto per i danni che il creditore avrebbe potuto evitare usando l'ordinaria diligenza».

Art. 1689 c.c.

«Diritti del destinatario»

«I diritti nascenti dal contratto di trasporto verso il vettore spettano al destinatario dal momento in cui, arrivate le cose a destinazione o scaduto il termine in cui sarebbero dovute arrivare, il destinatario ne richiede la riconsegna al vettore. Il destinatario non può esercitare i diritti nascenti dal contratto se non verso pagamento al vettore dei crediti derivanti dal trasporto e degli assegni da cui le cose trasportate sono gravate. Nel caso in cui l'ammontare delle somme dovute sia controverso, il destinatario deve depositare la differenza contestata presso un istituto di credito».

Art. 1693 c.c.

«Responsabilità per perdita e avaria»

«Il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario, se non prova che la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o dal loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario.

Se il vettore accetta le cose da trasportare senza riserve, si presume che le cose stesse non presentino vizi apparenti d'imballaggio».

Art. 1510 c.c.

«Luogo della consegna»

«In mancanza di patto o di uso contrario, la consegna della cosa deve avvenire nel luogo dove questa si trovava al tempo della vendita, se le parti ne erano a co-

noscenza, ovvero nel luogo dove il venditore aveva il suo domicilio o la sede dell'impresa.

Salvo patto o uso contrario, se la cosa venduta deve essere trasportata da un luogo all'altro, il venditore si libera dall'obbligo della consegna rimettendo la cosa al vettore o allo spedizioniere; le spese del trasporto sono a carico del compratore».

Art. 1, l. n. 450 del 1985 *

«1. Per i trasporti di merci su strada soggetti al sistema di tariffe a forcella di cui al titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298, l'ammontare del risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate non può superare il massimale previsto dall'articolo 13, n. 4, della stessa legge e dai relativi regolamenti di esecuzione.

2. Per i trasporti di merci su strada esenti dall'obbligo delle tariffe a forcella, l'ammontare del risarcimento non può essere superiore, salvo diverso patto scritto antecedente alla consegna delle merci al vettore, a lire 12.000 per chilogrammo di peso lordo perduto o avariato».

BIBLIOGRAFIA MINIMA:

1. C. Alvisi, *Il trasferimento dei diritti nel contratto di trasporto di cose*, Bologna, 2011;
2. S. Busti, *Contratto di trasporto terrestre*, in A. Cicu, F. Messineo, L. Mengoni, P. Schlesinger (diretto da), *Trattato di diritto civile e commerciale*, XXXVI, Milano, 2007;
3. O. Cagnasso, G. Cottino, *Il trasporto di cose*, in G. Cottino (diretto da), *Trattato di diritto commerciale*, IX, Padova, 2009;
4. M.M. Comenale Pinto, *Vendita con trasporto e obbligo di consegna*, in *Dir. trasp.*, 1994, 125;
5. M.M. Comenale Pinto, *Brevi spunti sui confini fra spedizione e trasporto*, in *Giust. civ.*, 2012, I, 1587;
6. M.M. Comenale Pinto, *Sull'efficacia probatoria della lettera di vettura*,

* La Corte costituzionale con sentenza 18 novembre 1991, n. 420, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art.1 comma 1, nella parte in cui non eccettuava dalla limitazione della responsabilità del vettore per i danni derivanti da perdita o avaria delle cose trasportate, il caso di dolo o colpa grave; ha dichiarato altresì l'illegittimità costituzionale della medesima norma nella parte in cui non prevedeva un meccanismo di aggiornamento del massimale prescritto per l'ammontare del risarcimento. Il d.l. 29 marzo 1993, n. 82, convertito con modificazioni, dalla l. 27 maggio 1993, n. 162 ha disposto la modifica dell'art.1, successivamente il d. lgs. 21 novembre 2005, n. 286 ha disposto, con l'art. 3, comma 1, la modifica dell'art. 1 e con l'art. 3, comma 2, lettera c) l'abrogazione dell'art. 1.

- in *Giust. civ.*, 2012, I, 2649;
7. G. Cottino, *Il trasporto e la spedizione*, in F. Galgano (diretto da), *Trattato di diritto commerciale e di diritto pubblico dell'economia. Contratti commerciali*, XVI, Padova, 1991;
 8. M. Grigoli, *Sulla configurazione giuridica del destinatario delle merci trasportate*, in *Giust. civ.*, 1980, I, 1715;
 9. U. La Torre, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000;
 10. M. Riguzzi, *Il contratto di trasporto*, in M. Bessone (diretto da), *Trattato di diritto privato*, XIV, Torino, 2006;
 11. N. Romana, *Su alcune questioni relative alla responsabilità del vettore marittimo di cose*, in *Dir. mar.*, 2005, 564;
 12. E. G. Rosafio, *In tema di legittimazione all'azione contrattuale nel trasporto di cose*, in *Dir. trasp.*, 1997, 825;
 13. E. G. Rosafio, *Sulla forma del contratto di autotrasporto di merci su strada*, in *Dir. trasp.*, 2003, 221;
 14. G. Rosato, *L'incidenza del pregiudizio quale criterio utilizzato nella disciplina codicistica e in quella della convenzione di Ginevra per individuare il soggetto legittimato all'azione di danno nel trasporto di cose*, in *Riv. dir. nav.*, 2015, 374.
 15. G. Silingardi, *Contratto di trasporto e diritti del destinatario*, Milano, 1980;
 16. S. Zunarelli, *Il regime di responsabilità del vettore nel trasporto stradale di cose*, in A. Antonini (a cura di), *La responsabilità degli operatori del trasporto. Case History and Case-Law*, Milano, 2008, 49.