

**NOTE IN TEMA DI TRASPORTO AEREO DI MERCI  
PERICOLOSE E DI CONDIZIONI GENERALI APPLICABILI\****Lina Miccichè\*\**

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. Il trasporto aereo di merci pericolose. – 3. Le condizioni generali di trasporto applicabili allo *special cargo*. – 4. Conclusioni.

*1. Premessa*

Il trasporto di merci pericolose rappresenta un'attività fortemente regolamentata a livello pluriordinamentale. Risulta, infatti, ricca la produzione normativa internazionale e comunitaria e, con riferimento all'ordinamento interno, la disciplina vigente è rappresentata sostanzialmente da provvedimenti posti in essere per adattare il diritto nazionale a quello sovraordinato, attraverso le note procedure di ratifica dei trattati internazionali e di trasposizione di direttive comunitarie<sup>1</sup>. I provvedimenti interni hanno, dunque e ad eccezione dei casi in cui la normativa sovraordinata si limiti a mere affermazioni generiche, petizioni di principio, enunciazioni di doveri al condizionale di tipo programmatico, natura tecnica e vedono impegnati i Ministeri competenti per materia nell'attuazione delle disposizioni legislative e nella redazione di circolari esplicative<sup>2</sup>.

\* Scritto destinato al volume "Le condizioni generali di contratto nel trasporto aereo di merci", a cura di S. Bevilacqua.

\*\* Dottore di ricerca in Diritto ed economia dei sistemi produttivi, dei trasporti e della logistica.

<sup>1</sup> Per un'analisi della normativa riferita a tutte le modalità di trasporto di merci pericolose v. R. DE LAURENTIS, *Il trasporto di merci pericolose. Quadro normativo e profili della responsabilità*, in *Resp. civ. prev.*, 2005, n. 3, 853 ss.

<sup>2</sup> Quanto detto non deve indurre all'erronea conclusione che siano stati completamente superati i problemi di coordinamento e di armonizzazione fra le norme internazionali e comunitarie, da un lato, e sovraordinate e nazionali dall'altro. Sul punto si rinvia alle considerazioni espresse da S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 308 ss. L'esistenza di un sistema di norme non completamente armonizzato, trova una conferma nell'istituzione (ad opera del decreto 11 ottobre 2005, emanato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)

Il proliferare di norme regolamentari potrebbe anche essere considerato la naturale conseguenza del modo in cui il trasporto di merci pericolose viene inteso dagli Stati, presi tanto nel loro insieme (comunità internazionale) quanto singolarmente. I rilevanti risvolti economici connessi al « trasferimento » di merci pericolose spinge nella direzione di ritenere detta attività lecita<sup>3</sup>, sebbene bisognosa di particolari misure di prevenzione e di intervento nei casi di incidente, considerato il maggiore potenziale di rischio a cui risultano esposti tanto i soggetti a qualsiasi titolo interessati al trasporto (dal produttore al destinatario, ma particolare riferimento è da indirizzarsi a coloro che entrano in « contatto fisico » con detti materiali), quanto i mezzi utilizzati nonché l'ambiente. Si tratta, infatti, di un'attività dove è particolarmente forte il legame rilevabile fra l'interesse privato (coincidente con il diritto di svolgere attività economiche che garantiscano un margine di profitto) e quello pubblico, riferibile alla necessità di preservare l'ambiente e di salvaguardare la vita umana. Pertanto, il trasporto di merci pericolose non è attività in sé illecita, ma lo diviene nel momento in cui vengono disattesi o disapplicati i divieti, le limitazioni o le prescrizioni contenute nelle norme.

Quanto precisato, trova conferma, da un lato, nell'interesse dimostrato da altre discipline (soprattutto ingegneristiche) alla valutazione dei rischi connessi al trasporto di merci pericolose<sup>4</sup> e, dall'altro, giova ripe-

---

di una Commissione di coordinamento sul trasporto di merci pericolose, con l'obiettivo di promuovere un trasporto sicuro di dette merci, di rimuovere gli ostacoli allo sviluppo del trasporto multimodale, attraverso una piena collaborazione fra l'Amministrazione dello Stato, le associazioni di categoria, gli operatori del settore e gli enti interessati. Per inciso, un'omologa commissione è stata creata in Francia con il *Décret n° 2007-618 du 26 avril 2007 modifiant le décret n° 95-1029 du 13 septembre 1995 relatif à la composition de la commission interministérielle du transport des matières dangereuses*. Alla Commissione è riconosciuto un ruolo consultivo. Più precisamente *la Commission est appelée à donner son avis dans tous les cas où la loi et les règlements l'exigent*.

<sup>3</sup> « L'attività di trasporto può qualificarsi come illecita quando alla sua esecuzione osta un divieto legale (assoluto o relativo) attinente all'oggetto. L'illiceità è in *re ipsa* ove si tratti di cose di uso illecito poiché in tal caso il trasporto è già un momento della condotta delittuosa o un mezzo per trarne profitto. A parte ciò, vi sono cose che, senza preventivo avviso all'autorità o senza speciale permesso, non possono essere trasportate per ragioni di ordine pubblico o per esigenze di sicurezza: come nel caso delle armi o delle merci pericolose » Così U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000, 23.

<sup>4</sup> Un esempio è rappresentato dallo studio *SIT per la valutazione real-time del rischio da trasporto di merci pericolose*, curato da A. BOTTO, D. FREPPAZ, D. PIZZORNI, R. RUDARI, R. SACILE, S. TRAVERSO, pubblicato dal Centro di ricerca Interuniversitario in Monitoraggio Ambientale e disponibile sul sito [www.cima.unige.it](http://www.cima.unige.it). In questa indagine si osserva, tra l'altro, che, per quan-

terlo, nel complesso ed articolato sistema di norme, che mirano a disciplinare questa particolare categoria di trasporto.

Il riferimento internazionale per tutte le regolamentazioni concernenti i diversi modi di trasporto di merci pericolose è rappresentato dalle *UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods*, conosciute anche come *Orange Book*. Tali prescrizioni, pubblicate per la prima volta dall'ONU nel 1957, definiscono i criteri di classificazione delle merci pericolose, le tipologie di imballaggi e dei contenitori-cisterna, le etichette di pericolo. Pre-disposte da un comitato di esperti del Consiglio Economico Sociale (ESOCOC) delle Nazioni Unite e periodicamente aggiornate, con cadenza biennale<sup>5</sup>, da un sottocomitato di esperti sul Trasporto di Merci Pericolose (TDG), perseguono la finalità generale *d'énoncer un ensemble de dispositions fondamentales permettant d'établir sur une base uniforme des règlements nationaux et internationaux s'appliquant aux divers modes de transport, tout en laissant une souplesse suffisante pour les adapter aux cas particuliers*. Per il suddetto scopo sarebbe opportuno che *les gouvernements, organisations intergouvernementales et autres organisations internationales, lorsqu'ils entreprennent de réviser ou d'élaborer des règlements relevant de leur compétence, se fondent sur les principes énoncés dans ce Règlement, afin de promouvoir l'harmonisation mondiale des dispositions dans ce domaine. Il conviendrait en outre qu'ils suivent d'aussi près que possible la structure, la forme et le contenu nouveaux des Recommandations, de manière à offrir aux utilisateurs un système plus commode d'emploi, à faciliter la tâche des organismes de contrôle de l'application et à alléger les formalités administratives. Bien qu'ayant seulement le caractère de recommandations, le Règlement type a été rédigé sous forme prescriptive (c'est-à-dire que l'on y emploie dans tout le texte la forme "doit/doivent") et non pas "devrait/devraient", pour permettre de reprendre directement*

to concerne la pericolosità nel trasporto di merci pericolose, l'informazione da gestire è relativa a diversi dati che possono avere componenti tempo e spazio varianti, principalmente associati alle seguenti entità: mezzo; conducente e personale; merce trasportata e caratteristiche fisiche del percorso.

La pericolosità viene quindi espressa come il valore della probabilità di accadimento dell'evento accidentale nel periodo preso in considerazione. L'analisi del rischio è il processo risultante dall'interazione della pericolosità con la magnitudo dell'evento, relativa quindi a persone, beni e ambiente interessati. In particolare, per definire il rischio del trasporto, dovranno essere definiti ed individuati gli elementi a rischio presenti sul percorso e la modalità di coinvolgimento.

<sup>5</sup> Le *UN Recommendations on the Transport of Dangerous Goods – Model Regulations Sixteenth revised edition*, 2009, sono consultabili sul sito [http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev16/16files\\_e.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev16/16files_e.html)

*les dispositions du Règlement type dans les règlements de transport nationaux et internationaux.*

Con particolare riferimento agli aspetti procedurali, le modifiche che caratterizzano ogni revisione, insieme ai risultati del lavoro del Sottocomitato di Esperti sul Sistema Armonizzato di Classificazione ed Etichettatura dei Prodotti Chimici (GHS), sono trasmesse ad ECOSOC, tramite il Comitato di Esperti su TDG<sup>6</sup> e GHS, per la loro pubblicazione.

Analogo iter viene seguito per l'aggiornamento del Manuale delle Prove e dei Criteri, che costituisce in pratica un'appendice tecnica alle Raccomandazioni.

Sulla base delle indicazioni e dei criteri fissati nell'*Orange Book*, dunque, vengono predisposte ed aggiornate le regolamentazioni internazionali concernenti i diversi modi di trasporto<sup>7</sup>. Detti compiti sono affidati, per il trasporto stradale, a un Gruppo di Lavoro della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite, noto con la sigla WP.15 (*Working Party on the Transport of Dangerous Goods*); per il trasporto ferroviario al Comitato Esperti RID, che lavora congiuntamente con il primo. Per il trasporto marittimo l'aggiornamento è affidato ad una Commissione di esperti IMO e per il trasporto aereo, che qui particolarmente interessa, al c.d. *Dangerous Goods Panel*.

## 2. Il trasporto aereo di merci pericolose

L'indagine condotta muove dalla considerazione che detto trasporto si colloca nell'ambito della disciplina generale relativa al trasporto di cose, condividendone principi e regole di base. Le peculiarità legate alla natura

---

<sup>6</sup> Il sottocomitato di Esperti sul Trasporto di Merci Pericolose è composto da esperti di 27 Paesi, tra i quali l'Italia. Alle riunioni del Sottocomitato partecipano anche, senza diritto di voto, esperti di altri Paesi, in qualità di osservatori, rappresentanti di altre organizzazioni internazionali, rappresentanti di organizzazioni non governative.

Il sottocomitato si riunisce due volte all'anno e, ogni biennio, nella sua ultima riunione, approva il complesso delle modifiche alle Raccomandazioni ONU e, tramite il Comitato di Esperti su TDG e GHS, le trasmette all'ECOSOC per la loro pubblicazione, sotto forma di edizione revisionata delle Raccomandazioni ONU.

<sup>7</sup> Il riferimento è all'*Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route* (A.D.R.), al *Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses* (R.I.D.), al Dangerous goods regulation dell'*International Air Transport Association* (IATA) –, all'*International Maritime Dangerous Goods Code* (I.M.D.G.).

dell'oggetto trasportato, impongono, tuttavia, l'adozione di particolari misure a garantire che l'attività di trasferimento si eserciti in sicurezza (da intendere sia in termini di *security* che di *safety*<sup>8</sup>). Come già accennato nella premessa, si tratta di regole, di natura sostanzialmente tecnica, che rendono più gravosi gli obblighi incombenti sui soggetti (mittente, vettore, destinatario, per citarne alcuni) e che incidono sul regime di responsabilità, orientato, tendenzialmente, verso criteri di imputazione oggettiva<sup>9</sup>.

Ma l'analisi degli aspetti menzionati, non può prescindere da un breve cenno di carattere « definitorio ».

<sup>8</sup> Per *safety* s'intende la sicurezza del trasporto che rischia di essere compromessa da incidenti tecnici, senza che vi sia un atto intenzionale di provocare la situazione di pericolo. La *security*, al contrario, si riferisce ad atti illeciti compiuti con l'intenzione di provocare il danno. Così M. BRIGNARDELLO, *La normativa comunitaria in tema di safety nella navigazione marittima*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, a cura di R. TRANQUILLI-LEALI, E. ROSAHO, Milano, 2008, 175. Per ulteriori precisazioni sulle definizioni riportate si consultino anche I. ARROYO, *Problemi giuridici relativi alla navigazione marittima (con particolare riferimento al caso Prestige)*, in *Dir. maritt.*, n. 4, 2003, 1194ss.; G. CAMARDA, M. COTTONE, M. MIGLIAROTTI (a cura di), *La Sicurezza negli aeroporti. Problematiche giuridiche ed interdisciplinari. Atti del Convegno*, Milano, 22 aprile 2004 (2005); F. PELLEGRINO, *Sicurezza e prevenzione degli incidenti aeronautici nella normativa internazionale, comunitaria e interna*, Milano, 2007, 72. Va altresì sottolineato che le norme che disciplinano la sicurezza intesa nelle due menzionate accezioni sono distinte. Una conferma è desumibile dal Reg. CE n. 300/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il Reg. CE n. 2320/2002, il quale al considerando 22 afferma che « Il presente regolamento lascia impregiudicata l'applicazione di norme relative alla sicurezza (*safety*) del trasporto aereo, incluse quelle relative al trasporto di merci pericolose » (affermazione, peraltro, già contenuta nell'abrogato Reg. CE 2320/2002).

<sup>9</sup> Affermazione valida anche per le altre modalità di trasporto. L'analisi delle convenzioni internazionali sul trasporto di merci pericolose, infatti, permette di affermare che con riferimento alla responsabilità si propende per un regime d'imputazione oggettiva, affiancato da un sistema di limitazione dell'obbligazione risarcitoria (si è, infatti, progressivamente superato il tradizionale dogma « nessuna responsabilità senza colpa » nella consapevolezza che con riferimento alle attività potenzialmente pericolose si dovesse adottare un sistema che prescindesse completamente dal concetto stesso di colpa e che addossasse sul danneggiante una responsabilità oggettiva onde garantire ai danneggiati un sicuro e più sollecito risarcimento del danno). Ne è un esempio la Convenzione di Ginevra del 10/10/1989 sulla responsabilità civile derivante dal trasporto su strada, ferrovia e per vie navigabili delle merci pericolose (non ancora in vigore), che prevede un regime di responsabilità sintetizzabile in quattro punti: responsabilità oggettiva (*strict liability*); canalizzazione della responsabilità sul vettore per i danni da trasporto (*channelling of liability*); limitazione dell'obbligazione risarcitoria (*limitation of liability*) e obbligo di una copertura assicurativa. Dello stesso tenore è la Convenzione HNS del 1996, che aggiunge alla suddetta impostazione un regime di responsabilità basato su due siste-

Delineare con precisione i contorni del concetto di merce di natura pericolosa costituisce, infatti, il primo passo per individuare con chiarezza gli obblighi in capo ai soggetti a vario titolo coinvolti nel trasporto, offrendo, altresì, utili indicazioni all'autorità giudicante chiamata a stabilire precise responsabilità e connesso risarcimento dei danni nei casi d'incidente occorso durante il trasporto stesso.

Si precisa, preliminarmente, che si è scelto di privilegiare la destinazione commerciale del bene, indicandolo con il nome di merce, *good* o *merchandise*<sup>10</sup>. Si tratta di un concetto « contenitore » all'interno del quale trovano collocazione tutta una serie di distinzioni operate in ragione della composizione chimico-fisica della merce stessa. Il riferimento è alle sostanze, ai materiali, agli articoli, ai rifiuti, ai prodotti, alle miscele, agli oggetti, seguiti da aggettivi come infiammabili, ossidanti, organici, tossici, infettivi, corrosivi,

---

mi alternativi: il primo che rispecchia quello della CLC e il secondo fondato sul c.d. *linkage system*, ossia la possibilità per il responsabile di costituire un fondo integrativo di indennizzo. L'adozione di uno schema di responsabilità oggettiva appare giustificata dall'elevato grado di pericolosità insita nell'attività esercitata e la limitazione sembra rappresentare un necessario temperamento di un regime così rigoroso, permettendo al vettore di sopportare il rischio eccezionale attraverso la copertura assicurativa.

Per una ricostruzione dell'*excursus* storico caratterizzato da un progressivo abbandono del regime di responsabilità per colpa a favore dell'oggettivizzazione della responsabilità v. F. PELLEGRINO, *Studio sulla limitazione del debito del vettore terrestre di merci*, CUST ricerche, Reggio Calabria, 2004, 33 ss; E. FADDA, *La responsabilità civile nel trasporto di merci pericolose*, in *Logistica management*, n. 161, 2005, 47 ss.

<sup>10</sup> Probabilmente, l'utilizzo del termine bene, ben distinto nel nostro ordinamento da quello di cosa (ex art. 810 c.c), sarebbe stato più idoneo a rappresentare le varietà terminologiche contenute negli elenchi di cui al testo, prendendo in considerazione, quali elementi che attribuiscono un valore finale al bene, la sommatoria fra le utilità e le disutilità in esso contenute (sulla base della teoria economica dell'utilità). Sul punto si rinvia ad un interessante contributo dottrinale riferito ad un'ipotesi di *financial damages*, quale possibile oggetto di *salvage* e di conseguente remunerazione, ai sensi dell'art. 13 della Convenzione *Salvage* del 1989. Il caso ipotizzato è quello di una perdita totale e definitiva del carico. L'A. sostiene che un bene perduto in fondo al mare, con potenzialità negative rimaste intatte, ha un valore che può misurarsi con segno numerico (in negativo) e sostiene la propria ipotesi attraverso un esempio riferibile a dei contenitori pieni di materiale altamente inquinante. Quest'ultimi « [...] se non messi in sicurezza possono, con il trascorrere del tempo e l'influenza dell'erosione, causare gravi danni ambientali con conseguenti obblighi di risarcimento [...] ». Si rivelerebbe, pertanto, necessario provvedere all'eliminazione delle disutilità per rialzare a zero il valore del bene perduto. In questo senso G. CAMARDA, *Il soccorso in mare. Profili contrattuali ed extracontrattuali*, Milano, 2006, 234 ss..

che meglio specificano la pericolosità intrinseca di ciascuna merce.

Nel Capitolo I, Definizioni, dell'Annesso 18, le merci pericolose vengono definite quali *articles or substances which are capable of posing a risk to health, safety, property or the environment and which are shown in the list of dangerous goods in the Technical Instructions or which are classified according to those Instructions*<sup>11</sup>.

La definizione sopra riportata conferma, come già sottolineato, che nell'attuale contesto storico, caratterizzato da una notevole sensibilità nei riguardi delle problematiche connesse alla tutela dell'ambiente e delle risorse naturali, il settore del trasporto trattato si configura anche quale punto di osservazione ideale degli interventi normativi intesi a disciplinare i profili della sicurezza ambientale, in relazione alla necessità di garantire e preservare l'ecosistema dai rischi dovuti all'inquinamento<sup>12</sup>.

Gli strumenti giuridici che regolamentano e disciplinano il trasporto aereo di merci pericolose sono costituiti dal citato Annesso ICAO 18 (*Safe transport of dangerous goods by air*)<sup>13</sup> alla Convenzione internazionale per l'A-

<sup>11</sup> A questa definizione si aggiunge quella contenuta nelle regole IATA (strumenti giuridici notoriamente di origine non pubblicistica) che ritiene tali gli [...] *articles and substances, having hazardous properties which, if uncontrolled, could adversely affect the safety of passengers, crew and/or aircraft on which they are carried* [...]

<sup>12</sup> Per un'analisi approfondita di questo aspetto, con riferimento a tutte le modalità di trasporto, si rinvia a R. DE LAURENTIS, *Il trasporto di merci pericolose. Quadro normativo e profili della responsabilità*, cit, 860.

<sup>13</sup> Con riferimento alla procedura di adozione degli Annessi ICAO, si ricorda che per effetto del d.lg. 9 maggio 2005, n. 96, *Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione, a norma dell'articolo 2 della L. 9 novembre 2004, n. 265*, che ha operato la modifica di oltre 150 articoli della parte aeronautica del codice della navigazione, l'art. 690 stabilisce che: « Al recepimento degli annessi alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con *legge 17 aprile 1956, n. 561*, si provvede in via amministrativa, sulla base dei principi generali stabiliti, in attuazione di norme legislative, dal *decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461*, anche mediante l'emanazione di regolamenti tecnici dell'ENAC. Con le stesse modalità di cui al primo comma si provvede all'adozione delle norme di adeguamento alle eventuali modifiche degli annessi e al recepimento dell'ulteriore normativa tecnica applicativa degli stessi. Il Governo della Repubblica è autorizzato a modificare, con regolamento emanato ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della *legge 23 agosto 1988, n. 400*, e in attuazione dei principi stabiliti dal *decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461*, le disposizioni di legge incompatibili con quelle degli annessi oggetto del recepimento.3. L'articolo 26 della *legge 1 agosto 2002, n. 166*, è abrogato ». Per un approfondimento sul tema relativo alla adozione degli annessi ICAO, con riferimento al periodo precedente la riforma, si rinvia ai contributi di G. ROMANELLI, M. M. COMENALE PINTO, *Il recepimento degli Annessi I.C.A.O. in Italia: un obiettivo rag-*

viazione civile, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944; dalle *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284)<sup>14</sup> e dalle *Dangerous Goods Regulation – I.A.T.A. (International Air Transport Association)*.

L'Annesso 18 contribuisce, nel proprio ambito di applicazione, alla definizione di standard internazionali e di pratiche raccomandate necessari ad assicurare il più alto grado possibile di uniformità nei regolamenti, nei modelli, nelle procedure e nell'organizzazione relativi agli aeromobili, al personale, alle rotte aeree e ai servizi ausiliari, onde garantire al trasporto aereo la massima standardizzazione normativa a livello mondiale, e, in definitiva, una maggiore sicurezza del trasporto aereo.

L'Annesso presenta una struttura articolata in 13 capitoli, tra cui rilevano quelli dedicati alla *Classification* (cap. 3)<sup>15</sup>, alla *Limitation on the transport of*

---

*giunto?*, in *Studi in onore di Antonio Lefebvre d'Ovidio*, Milano, 1995, 1043 ss.; B. FRANCHI, *Lo stato di recepimento degli allegati tecnici ICAO nell'ordinamento italiano*, in *Il nuovo diritto aeronautico – in ricordo di Gabriele Silingardi*, Milano, 2002, 15 ss.; G. BEVILACQUA, *Il valore giuridico degli Annessi ICAO in ambito nazionale*, pubblicato nel 2003 sul sito <http://www.traffico-aereo.it/>

Per un'analisi generale degli articoli modificati in seguito alla revisione della parte aeronautica del codice della navigazione v., in particolare, G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2005, n. 4, 1201 ss.; G. MASTRANDREA, L. TULLIO, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. maritt.*, 2006, n. 3, 699 ss.

<sup>14</sup> Tra gli ultimi aggiornamenti si riporta integralmente l'Edizione 2009-2010, *Supplément additif n. 1, Supplément aux instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*: « Les amendements ci-après, approuvés et publiés par décision du Conseil de l'OACI, doivent être incorporés dans l'édition de 2009-2010 du Supplément aux Instructions techniques (Doc 9284): Dans la Partie S-1, Chapitre 1, page S-1-1-1, ajouter la nouvelle section 1.1 et renuméroter les sections suivantes en conséquence : 1.1 Désignation de l'Autorité Nationale: 1.1.1 Chaque État doit désigner au sein de son administration l'autorité compétente chargée de veiller au respect des dispositions de l'Annexe 18 — Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses et des présentes Instructions. Les renseignements concernant le correspondant principal à contacter doivent être fournis à l'OACI pour publication dans les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284) et affichés sur le site web public. Ces renseignements doivent comprendre au moins : a) le nom ; b) le titre (de la personne ou son poste) ; c) l'adresse ; d) le numéro de téléphone ; e) le numéro de télécopieur ; f) l'adresse de courriel ; g) l'adresse du site web (le cas échéant). 1.1.2 De plus, des renseignements sur les correspondants à contacter d'autres organismes responsables de classes spécifiques (par exemple, les matières radioactives, les matières infectieuses) ou de services spécifiques (par exemple l'octroi d'approbations ou de dérogations) devraient être indiqués ».

<sup>15</sup> In realtà, il capitolo contiene una *note* di rinvio all'elenco contenuto nelle *Technical Instruction*, sulla base del quale le merci pericolose sono distinte in nove classi. Classe 1: Esplosivi. Classe 2: Gas compressi, liquefatti, disciolti sotto pressione o fortemente refrigerati. Classe 3: Liquidi infiammabili. Classe 4: Solidi infiammabili, sostanze suscettibili di combustione spontanea, sostanze che, a contatto con l'acqua, emettono gas infiammabili. Classe 5: Sostan-



*dangerous goods by air* (cap. 4)<sup>16</sup>, alla *Shipper's responsibilities* (cap. 7) ed alla *Operator's responsibilities* (cap. 8).

Le previsioni relative agli obblighi incombenti sul mittente precisano che *before a person offers any package or overpack of dangerous goods for transport by air, that person shall ensure that the dangerous goods are not forbidden for transport by air and are properly classified, packed, marked, labelled and accompanied by a properly executed dangerous goods transport document, as specified in this Annex and the Technical Instructions* (Cap. 7, 7.1). Il previsto documento di trasporto delle merci pericolose *shall bear a declaration signed by the person who offers dangerous goods for transport indicating that the dangerous goods are fully and accurately described by their proper shipping names and that they are classified, packed, marked, labelled, and in proper condition for transport by air in accordance with the relevant regulations* (Cap. 7, 7.2). Dagli obblighi incombenti sul mittente discendono quelli ricadenti sul vettore ed enucleati nel cap. 8. In sintesi, quest'ultimo deve ricevere la merce solo se provvista della *Shipper's Declaration of Dangerous Goods*<sup>17</sup> e deve subordinare l'accettazione delle merci stesse al previo espletamento delle

---

ze ossidanti, perossidi organici. Classe 6: Sostanze velenose (tossiche) ed infettive. Classe 7: Sostanze radioattive. Classe 8: Corrosivi. Classe 9: Sostanze pericolose varie (es. materiali magnetici, ecc.).

<sup>16</sup> 4.1 *Dangerous goods permitted for transport by air. The transport of dangerous goods by air shall be forbidden except as established in this Annex and the detailed specifications and procedures provided in the Technical Instructions.*

4.2 *Dangerous goods forbidden for transport by air unless exempted. The dangerous goods described hereunder shall be forbidden on aircraft unless exempted by the States concerned under the provisions of 2.1 or unless the provisions of the Technical Instructions indicate they may be transported under an approval issued by the State of Origin: a) articles and substances that are identified in the Technical Instructions as being forbidden for transport in normal circumstances; and b) infected live animals.*

4.3 *Dangerous goods forbidden for transport by air under any circumstances. Articles and substances that are specifically identified by name or by generic description in the Technical Instructions as being forbidden for transport by air under any circumstances shall not be carried on any aircraft.*

<sup>17</sup> In realtà i documenti che accompagnano le merci pericolose (ad eccezione di quelle per le quali è prevista la dicitura « *Excepted quantities* ») sono tre. L'*Air Waybill*, nella quale vengono incluse le informazioni più rilevanti sulla natura delle merci. La *Shipper's declaration*, citata nel testo, che comprende numerose informazioni: *Shipper, Consignee, Air Waybill number, How many pages, Aircraft limitations: "Passenger and cargo aircraft" or "Cargo aircraft only", Airport of departure, Airport of destination, Shipment type: "Radioactive" or "Non-radioactive", Nature and quantity of dangerous goods, Additional handling information (special handling requirements), Name and title of signatory, Place and date, Signature*. Il terzo documento è rappresentato dal NOTOC (*Special Load Notification To Captain*) dove sono riportate le Merci Pericolose e/o Speciali caricate sull'aereo e che viene consegnato al comandante.

ispezioni previste dalle istruzioni tecniche.

L'Annesso 18 non individua, però, aspetti sanzionatori, affidando detto compito agli Stati: *Each Contracting State shall take such measures as it may deem appropriate to achieve compliance with its dangerous goods regulations including the prescription of appropriate penalties for violations* (Cap. 11, 11.3). Pertanto, nel nostro Paese trovano applicazione le norme di polizia e di sicurezza contenute nel codice della navigazione, ed, in particolare, gli articoli relativi agli obblighi gravanti sui comandanti di aeromobili (che, com'è noto, hanno il dovere di accertare che l'aeromobile possa affrontare la navigazione senza rischi e che sia presente a bordo tutta la documentazione necessaria, riguardante i passeggeri ed il carico, artt. 889-890 c. nav.)<sup>18</sup>.

Le indicazioni ed i criteri contenuti nell'Annesso 18 trovano specificazione e completamento nelle *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284)<sup>19</sup> e nelle c.d. regole IATA<sup>20</sup>.

Sotto il profilo riguardante il regime di responsabilità adottabile, il riferimento normativo internazionale è costituito dalla Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Montreal il 28 maggio 1999, che all'art. 18, 1. e 2., configura una responsabilità oggettiva in capo al vettore, con la previsione di un elenco tassativo di cause esimenti: *1. Il vettore è responsabile del danno risultante dalla distruzione, perdita o deterioramento della merce per il fatto stesso che l'evento che ha causato il danno si è prodotto nel corso del trasporto aereo. 2. Tuttavia, il vettore non è responsabile se dimostra che la distruzione, la perdita o il deterioramento della merce deriva esclusivamente da uno o più dei fatti seguenti: a) difetto, natura o vizio intrinseco della merce; b) imballaggio difettoso della merce effettuato da persona diversa dal vettore o dai suoi dipendenti o incaricati; c) un evento bellico o un conflitto armato; d) un atto dell'au-*

<sup>18</sup> Sul punto si rinvia a A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico. Lezioni, casi e materiali*, ed. II, Torino, 2009, 301.

<sup>19</sup> Per espressa previsione dell'Annesso 18, infatti, [...] *the broad provisions of this Annex are amplified by the detailed specifications of the Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284)*.

<sup>20</sup> Per rendere più accessibili agli addetti ai lavori le informazioni e le regolamentazioni in materia di trasporto aereo di merci pericolose, recentemente, a seguito di un accordo commerciale IATA-OACI sono stati creati due siti web: *DGonline* indirizzato alle compagnie aeree e *iShip* destinato ai mittenti. Per ulteriori dettagli è possibile consultare il documento *Communiqué de presse de l'OACI*, pubblicato nel sito [www.icao.int/icao/en/nr/2009/pio200909\\_f.pdf](http://www.icao.int/icao/en/nr/2009/pio200909_f.pdf).

torità pubblica compiuto in relazione all'entrata, uscita o transito della merce<sup>21</sup>. Alla previsione del citato art. 18 si aggiunge quella di due articoli dedicati che contengono – condividendosi sul punto il parere espresso da autorevole dottrina<sup>22</sup> – una disciplina scarna ed insoddisfacente. Il riferimento è agli artt. 6 e 16<sup>23</sup>, i quali, ciascuno per il proprio ambito di applicazione (Documento relativo alla natura della merce, il primo, e Formalità doganali, di polizia o imposte da altre autorità pubbliche, il secondo) prevedono un esonero di responsabilità del vettore, senza previsione di alcuna eccezione. Il primo dei due articoli, infatti, stabilisce che *se necessario all'espletamento delle formalità doganali, di polizia o imposte da autorità pubbliche analoghe, il mittente può essere tenuto a presentare un documento che specifichi la natura della merce. Questa disposizione non fa sorgere in capo al vettore alcun dovere, obbligo o conseguente responsabilità*. Quest'ultimo aspetto è posto in particolare risalto anche nell'art. 16 dove, accanto alla precisazione che il mittente è responsabile nei confronti del vettore di tutti i danni derivanti da omissioni, irregolarità o inesattezze di informazioni e documenti, prevede che « il vettore non è tenuto a verificare l'esattezza e la completezza delle informazioni e dei documenti ».

Pur non dubitandosi della necessità che nel trasporto di merci pericolose maggiori obblighi gravino sul mittente, essendo egli nella posizione di chi meglio conosce la natura e le caratteristiche dell'oggetto destinato al trasferimento, sembra eccessiva la previsione, nei termini descritti, di un esonero totale di responsabilità del vettore. Si ritiene, comunque e sull'esempio delle Convenzioni internazionali in materia di trasporto marittimo di merci<sup>24</sup>, che

<sup>21</sup> Per una disamina del regime di responsabilità delineato dalla Convenzione di Montreal del 1999, si rinvia a E. ROSAFIO, *Il trasporto aereo di cose. Riflessioni sul nuovo regime legale*, Milano, 2007, 130 ss; M. CLARKE, D. YATES, *Contracts of carriage by land and air*, ed. II, London, 2008, 350 ss.

<sup>22</sup> G. CAMARDA, *Alcune osservazioni sui problemi giuridici attuali del trasporto aereo di merci*, in *Rivista di diritto dell'economia, dei trasporti e dell'ambiente*, Vol. VIII, 2010, 369 ss.

<sup>23</sup> Articolo 16 – Formalità doganali, di polizia o imposte da altre autorità pubbliche. 1. Il mittente è tenuto a fornire le informazioni e i documenti che sono necessari all'espletamento delle formalità doganali, di polizia o imposte da altre autorità pubbliche prima della consegna della merce al destinatario. Il mittente è responsabile nei confronti del vettore di tutti i danni derivanti dalla omissione, irregolarità o inesattezza di tali informazioni o documenti, salvo che il danno sia imputabile al vettore ovvero ai suoi dipendenti o incaricati. 2. Il vettore non è tenuto a verificare l'esattezza e la completezza delle informazioni e dei documenti.

<sup>24</sup> Si tratta della Convenzione di Bruxelles sull'Unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico (« Regole dell'Aja ») del 1924, così come modificata dal Protocollo del 1968

sarebbe stato opportuno inserire nell'articolato del testo uniforme un riferimento più esplicito e dettagliato alle merci pericolose.

### 3. *Le condizioni generali di trasporto applicabili allo special cargo*

La disamina, seppur breve, degli strumenti giuridici che disciplinano il trasporto aereo di merci pericolose costituisce una premessa necessaria per affrontare l'analisi delle Condizioni Generali di trasporto di alcune compagnie aeree cargo.

Solitamente le merci pericolose vengono incluse nella voce « Cargo acceptable only under prescribed conditions », categoria sinteticamente identificabile come « Special Cargo » e che comprende anche le merci di valore, i piccoli colli, i documenti, gli animali vivi, le merci fragili e deperibili, i resti umani ed altri oggetti particolari.

Nella maggior parte dei casi le Condizioni contengono la definizione di merce pericolosa ed un generico rinvio agli strumenti giuridici che ne regolamentano il trasporto<sup>25</sup>. In altri casi, detta definizione viene accompagnata da un dettagliato elenco dei regolamenti applicabili<sup>26</sup> o l'articolo che

e del 1979, che all'art. IV § 6, relativo alla definizione della responsabilità del vettore e del caricatore, prevede un riferimento espresso alle merci pericolose; della *United Nations Convention on the carriage of goods by sea*, 1978, c.d. le Regole di Amburgo, non in vigore in Italia, che dedica all'argomento l'art. 13 – *Special rules on dangerous goods e della United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, 2008, c.d. Regole di Rotterdam, non ancora in vigore, che all'art. 32 prevede *Special rules on dangerous goods*. Per un confronto fra i citati articoli dedicati al trasporto di merci pericolose via mare si rinvia a F. BERLINGIERI, *A comparative analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules*, 2009, 20, pubblicato sul sito [http://www.Comitemaritime.org/draft/pdf/Comparative\\_analysis.pdf](http://www.Comitemaritime.org/draft/pdf/Comparative_analysis.pdf)

<sup>25</sup> Per esempio, nelle Condizioni Generali dell'Alitalia cargo (2007) si precisa che « Le merci particolari, fra le quali sono incluse, a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo, le merci pericolose, le merci di valore, i piccoli colli, i documenti, gli animali vivi, le merci fragili e deperibili, i resti umani, ed altri oggetti particolari possono essere accettati solo subordinatamente all'osservanza delle norme stabilite dalla normativa applicabile e dai Regolamenti del Vettore per il trasporto in questione. Più in particolare, i colli contenenti merci qualificate di « valore » dai regolamenti del Vettore devono essere sigillati a richiesta di quest'ultimo.

<sup>26</sup> Un esempio, di questo secondo tipo, è offerto dalle Condizioni Generali della *United Airline*, 2008, alla voce *Restricted article*: a) *article restricted from transportation by carriage aboard aircraft include any article and/or hazardous material cited in any of the following resources in effect at the time of travel*:

1. U.S. Department of transportation (DOT) hazardous material regulation (49 CFR 171-177) <http://www.myregs.com/dotrspa/>;

definisce le merci pericolose viene distinto da quello che riguarda la *Responsability for non observance of condition relating to special cargo*<sup>27</sup>. In altri casi ancora, come quello della compagnia *American Air Line*, è predisposto un dettagliato *Shipping Instructions and Information* nel quale vengono riportati gli obblighi del mittente e del vettore ed indicate le *penalties* applicabili al mittente in caso di violazione degli obblighi di informazione, di imballaggio o di apposizione delle marche<sup>28</sup> e, in una tabella allegata<sup>29</sup>, i costi da sostenere per il trasporto del carico speciale.

Infine, sono state esaminate le Condizioni Generali di trasporto della *Czech Airlines Cargo* (2005) e le *General Conditions of International Carriage for Cargo of Air China Cargo Company Limited* (2009). Le prime presentano una struttura divisa in due parti. La parte generale che comprende le definizioni e fra queste quella di merce pericolosa<sup>30</sup>. La seconda parte contenente le *Conditions of carriage for goods in air transport* nelle quali, alla voce *Goods accepted for carriage under special conditions*, vengono indicati gli obblighi del mittente ed i conseguenti diritti del vettore<sup>31</sup>. Seguono sintetiche indicazioni sul tras-

2. *LATA Dangerous goods regulations* <http://www.iata.org/NR/rdonlyres/272D036A-A21C4508-A4C4-909BA6036822/35880/ConditionsContract.PDF>;

3. U.S. *Transportation security administration permitted and prohibited items* [http://www.tsa.gov/public/interapp/editorial/editorial\\_1012.xml](http://www.tsa.gov/public/interapp/editorial/editorial_1012.xml)

<sup>27</sup> In tale ipotesi viene operato un rinvio alla disciplina vigente citando l'articolo pertinente o riportandone integralmente il contenuto. Un esempio del secondo caso è quello delle *General Conditions of Air France Cargo*, 2010 che all'art. 3.5 stabiliscono: *Responsability for non-observance of the conditions relating to the Carriage of Cargo rests upon the Shipper who shall indemnify Carrier for any loss, damage, delay, liability or penalties Carrier may incur because of Carriage of any such Cargo*.

<sup>28</sup> « *It is a violation of law to tender cargo containing dangerous goods that have not been properly declared, identified, packaged, marked, labeled, or documented to any airline. Failure to properly identify and tender a dangerous goods shipment can result in United States Department of Transportation maximum penalties of up to five years in prison and fines of \$250,000 USD or more* ».

<sup>29</sup> Consultabile sul sito [https://www.aacargo.com/downloads/rates/dg\\_fees.pdf](https://www.aacargo.com/downloads/rates/dg_fees.pdf); jsessionid=5A4JYTGSU1QG0CSOQMXCFEQ

<sup>30</sup> « *Articles or substances as specified in the effective LATA Dangerous Goods Regulations, i.e. articles or substances which are capable of posing a risk to health, safety, property or the environment. These are explosives including ammunition, flammables (solid, liquid and gaseous), compressed and liquefied gases, oxidizers and self-combustible substances and substances dangerous when wet, corrosives, poisons and irritants, infectious substances, magnetized and radioactive materials* ».

<sup>31</sup> *The shipper shall submit goods for transport in accordance with special conditions specified by the carrier, ICAO, LATA international regulations and regulations of the country of departure, transit, transfer and arrival. The shipper will provide the carrier with necessary information about the character of goods and*

porto (*Transport of dangerous goods strictly follows effective international regulations and carrier's conditions*) e sul diritto del vettore di ispezionare il carico (*The carrier has the right, in the presence of the customer and airport security or customs authority to check the contents of the shipment submitted to transport. The carrier is entitled not to accept a shipment for carriage if it cannot be inspected*). Anche nelle condizioni della *Air china cargo* è previsto un articolo di carattere definitorio<sup>32</sup>, un riferimento specifico alle merci pericolose nell'ambito della *shipper's responsibility*<sup>33</sup> ed una sezione dedicata, l'art. 10, che prevede alcune sintetiche indicazioni sullo *Special cargo*: 10.1 *Special Cargo includes dangerous goods, live animal, perishable goods, valuable goods, human remains, etc.*; 10.2 *The Shipper shall comply with the regulations of relevant countries and Carriers concerning the transportation of Special Cargo; the consigned Special Cargo with two or more characteristics of Special Cargo shall conform simultaneously with the regulation and requirement of each characteristic of the Special Cargo*; 10.3 *Packaging of the Special Cargo shall be in compliance with the relevant requirements on packaging of Special Cargo*; 10.4 *The Shipper and the Consignee shall consign or pick up the Special Cargo at the Carrier's designated locations*.

L'analisi delle condizioni generali di trasporto delle citate compagnie cargo non ha evidenziato aspetti critici o problematici. Il contenuto degli articoli dedicati alle merci pericolose, infatti, è sostanzialmente sovrapponibile e limitato agli aspetti di carattere definitorio ed al rinvio alle prescrizioni degli strumenti giuridici internazionali e nazionali pertinenti.

#### 4. Conclusioni

L'argomento trattato, che presenta una relativa rilevanza pratica, almeno sotto il profilo della *safety* (visto che il trasporto delle merci pericolo-

---

*will submit the required documents. In case of any variance, the carrier has the right not to accept a shipment for carriage.*

<sup>32</sup> 1.17 "SPECIAL CARGO" means the Cargo which needs special attention in course of its acceptance, storage, transport and delivery due to its nature, value or other conditions.

<sup>33</sup> 3.4 Marking and Labels

3.4.1 Each package shall be marked with airport of origin, destination, Shipper's and Consignee's name, address, telephone number and other information which shall be clear, legible and permanent; if the Consigned Cargo is dangerous goods, relevant information shall be marked on the outside the package of the Cargo in accordance with applicable Laws and Regulations.

3.4.2 The Shipper shall stick or attach identification labels to the out-package of each piece of the Consigned Cargo. In case the Consigned Cargo is Special Cargo, the Shipper shall stick or attach Special Cargo labels and handling labels to the out-package of each piece of the Cargo based on the nature of the Cargo.

se si svolge, prevalentemente, attraverso altre modalità), si presta ad alcune sintetiche considerazioni conclusive. La prima riguarda la constatazione che gli strumenti giuridici che disciplinano il trasporto aereo di merci pericolose possono essere considerati soddisfacenti con riferimento alla previsione di dettagliate prescrizioni di natura tecnica, dalle quali discendono obblighi stringenti a carico dei soggetti interessati al trasporto e soprattutto a carico del mittente. Con riguardo, invece, al regime di responsabilità applicabile, si è potuto evincere che il diritto internazionale uniforme non ha definito una disciplina adeguata ed esauriente. Tra l'altro (e ciò non è solo riferibile al trasporto aereo) bisognerebbe cominciare ad ipotizzare la possibilità di prevedere, accanto al risarcimento del danno tradizionale alle persone ed alle cose, anche il risarcimento del danno all'ambiente. Un illuminante punto di riferimento potrebbe essere rappresentato dalla dir. 2004/35/CE e successive modifiche, sulla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale. Nella direttiva, infatti, trovano spazio e disciplina anche i profili del danno all'ambiente conseguenti all'esercizio dell'attività di trasporto di merci pericolose o inquinanti. A norma dell'art. 3, par. 1, lett. a), della direttiva stessa sono difatti assorbiti nella sfera applicativa i danni ambientali causati « dalle attività professionali elencate nell'allegato III ». Tra queste attività vengono indicati il trasporto via strada, ferrovia, navigazione interna, mare o aria di merci pericolose o inquinanti.

La seconda considerazione, di carattere generale, è stata suggerita dallo sviluppo raggiunto dal trasporto multimodale o intermodale che, anche e soprattutto nel settore delle merci pericolose, pone sul tappeto problemi di armonizzazione fra la disciplina vigente per le diverse modalità di trasporto, sia con riferimento alle prescrizioni tecniche che riguardo al regime di responsabilità applicabile. È noto, infatti, che il trasporto non è quasi mai affidato ad un'unica modalità, ma si estrinseca attraverso percorsi che richiedono l'utilizzo di più mezzi di locomozione. Da qui la necessità del superamento della visione unimodale (avvalorata anche dalla constatazione che i rischi connessi ai diversi sistemi di trasporto tendono ad equivalersi e, conseguentemente, l'esistenza di regole di responsabilità diverse appare ingiustificabile). Superamento che consentirebbe di eliminare la situazione di incertezza in cui si trovano gli operatori commerciali e di semplificare le procedure di controllo particolarmente stringenti nel trasporto di merci

pericolose.

Attualmente, però, le convenzioni internazionali in vigore disciplinano ciascuna una specifica modalità di trasporto con qualche riferimento, all'interno dell'articolato, a quello multimodale. Mancano, cioè, strumenti giuridici vincolanti dedicati: si ricorda, infatti, che la Convenzione ONU sul trasporto intermodale di merci, elaborata a Ginevra il 24 maggio 1980, non è ancora in vigore. Un certo risultato è stato, invece e sul tema che qui interessa, raggiunto, a livello comunitario con la dir. 2008/68/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 relativa al trasporto interno di merci pericolose, che ha abrogato le direttive 94/55/CE (relativa al trasporto stradale), 96/49/CE (riferita al trasporto ferroviario), 96/35/CE (che riguarda la designazione e la qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia o per via navigabile di merci pericolose) e 2000/18/CE (relativa alle prescrizioni minime applicabili all'esame di consulente per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia e per via navigabile di merci pericolose).

Con riferimento al regime di responsabilità applicabile, sarebbe auspicabile che, con le opportune intese tra le organizzazioni internazionali che si occupano di trasporto (ICAO, IMO, etc...) si giungesse all'elaborazione di un testo di diritto uniforme. Non si nascondono, tuttavia, le perplessità circa la concreta possibilità che il suddetto traguardo venga raggiunto, nella consapevolezza che un primo tentativo in questa direzione, rappresentato dalla Convenzione sulla Responsabilità per danni causati durante il trasporto di merci pericolose per strada, ferrovia ed acque interne – c.d. CRTD – del 1989, si è rivelato fallimentare. L'accordo, infatti, non è mai entrato in vigore e, secondo quanto precisato nel *Report* 2009 dell'UNIDROIT, ha un solo Stato contraente, la Liberia.