

CORTE DI CASSAZIONE
Sezione terza civile
23 febbraio 1998 n. 1937

Pres. MERIGGIOLA- Est. CALABRESE,
P.M. PALMIERI (concl. Conf.)
Soc. F.lli De Giorgio (Avv. PISTONE) c. Soc. Free Way.
Conferma App. Napoli 14 marzo 1995

Trasporto (contratto di)- Trasporto internazionale di merci su strada- Convenzione di Ginevra- Applicabilità-Limiti

Nei trasporti internazionali di merci su strada le disposizioni della convenzione di Ginevra, resa esecutiva in Italia con la l. 1621/60, si applicano solo quando risulti la volontà delle parti contraenti di voler assoggettare il rapporto alla normativa della convenzione internazionale (volontà che può essere contenuta nella lettera di vettura e può, in mancanza di tale documento, essere provata con ogni mezzo)¹.

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Con citazione notificata il 10 febbraio 1990 la soc. Free Way s.r.l. esponeva che la ditta Hosten di Dusseldorf aveva consegnato alla soc. de Giorgio s.r.l., vettore, e per essa al suo corrispondente, n. 29 cartoni contenenti 252 giacche di pelle, affinché venissero consegnati ad essa società esponente, destinataria della merce; che all'atto della consegna della merce avvenuta il 16 febbraio 1989 veniva riscontrata la manomissione di alcuni cartoni

1. Massima del Foro italiano 1999.

ed accertato che il peso della merce era di kg 546 e non di kg 600, constatati alla spedizione; che veniva redatto verbale di constatazione e la ricevuta di consegna era sottoscritta con riserva, ciò premesso non avendo la stessa provveduto al risarcimento dei danni, conveniva in giudizio davanti al Tribunale di Napoli la s.r.l. De Giorgio, chiedendone la condanna al pagamento della somma di lire 7.386.000, oltre rivalutazione e interessi.

La società convenuta, costituitasi, deduceva l'infondatezza della domanda e, in subordine, la sua debenza nei limiti di cui all'art. 23 l. 27 aprile 1982 n. 242.

Con sentenza 11 novembre 1991 il tribunale dichiarava la responsabilità *ex recepto* della soc. De Giorgio e, ritenute applicabili le disposizioni della Convenzione di Ginevra 19 maggio 1956- resa esecutiva in Italia con la l. 6 dicembre 1960 n. 1621- liquidava il danno, ex art. 23, n. 3, cit., in lire 1.585.320, oltre interessi dal 16 febbraio 1989 e spese di causa.

Gravata la pronuncia in via principale della soc. Free Way e incidentale soc. De Giorgio, la Corte d'appello di Napoli con sentenza 14 marzo 1995, in parziale riforma, condannava la soc. De Giorgio al pagamento in favore della soc. Free Way della somma di lire 7.384.000, oltre alla rivalutazione e agli interessi, e dichiarava assorbito l'appello incidentale, nonché condannava la medesima De Giorgio alle spese del doppio grado di giudizio.

La corte escludeva l'operatività della detta convenzione di Ginevra, non avendo le parti contraenti in tal senso manifestato la loro volontà e conseguentemente riteneva la vettrice tenuta al prezzo in lire (pari, appunto, a 7.386.000), corrispondente a quello in marchi tedeschi indicato nella copia della ricevuta della merce, delle n. 23 giacche di pelle consegnate in meno.

Per la cassazione di tale sentenza la soc. F.lli De Giorgio s.r.l. ha proposto ricorso.

L'intimata soc. Free Way s.r.l. non si è costituita.

MOTIVI DELLA DECISIONE

Il ricorso è svolto sulla base di quattro motivi.

Con i primi due - da esaminare congiuntamente per la stretta connessione delle rispettive censure - la soc. De Giorgio denuncia l'erronea e falsa applicazione della convenzione di Ginevra 19 maggio 1956, resa esecutiva in Italia con la l. 6 dicembre 1961, e l'insufficiente e contraddittoria motivazione circa il punto decisivo dell'applicabilità o meno della convenzione stessa al caso in esame (primo motivo), nonché l'omessa motivazione sui punti decisivi dedotti, e cioè che nella specie manca la lettera di vettura e, quindi, il contratto è disciplinato dalla disposizione dell'art. 4 della convenzione e che l'obbligatorietà dell'indicazione di cui all'art. 6, n.1, lett. K), riguarda le ipotesi in cui la convenzione stessa non abbia forza cogente propria (secondo motivo).

I motivi non possono trovare accoglimento.

Come adeguamento assunto dalla corte territoriale, è consolidato indirizzo giurisprudenziale (e da esso pare potercisi discostare) che la normativa speciale contenuta nella convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada, firmata a Ginevra il 19 maggio 1956 e resa esecutiva con l. 6 dicembre 1960 n. 1621, non va obbligatoriamente applicata ai trasporti internazionali ai quali è riferibile, ma la sua concreta operatività è condizionata alla determinazione di volontà delle parti contrattuali.

E la volontà può essere manifestata attraverso l'inserimento nella lettera di vettura dell'indicazione di cui all'art. 6, paragrafo primo, lettera K), e cioè che il trasporto è assoggettato, nonostante qualunque clausola contraria, al regime stabilito dalla convenzione (disposizione che dunque esclude l'imperatività delle norme della convenzione stessa, poiché diversamente la previsione non avrebbe senso), ovvero, se la lettera di vettura manchi, mediante accordo anche verbale dimostrabile con ogni mezzo consentito (cfr., *ex pluribus*, Cass. 2515/86, *Foro it.*, Rep. 1986, voce *Trasporto* (contratto di), n. 6; sez. un. 7472/72, *id.*, Rep. 1991, voce *Giurisdizione civile*, n. 50).

Nel caso di specie – in cui per affermazione della stessa ricorrente, mancava la lettera di vettura- non risulta, invece, che fosse stato convenuto l'assoggettamento del rapporto alla normativa della convenzione internazionale invocata, né è dedotto che il relativo accertamento fosse stato richiesto, sicché è da escludere l'applicazione di tale normativa al contratto in questione.

Quanto, del resto, all'argomento che vorrebbe trarsi a sostegno della tesi di parte ricorrente dell'art. 4 della convenzione, ossia della previsione che " la mancanza, l'irregolarità o la perdita della lettera di vettura non pregiudicano né l'esistenza né la validità del contratto di trasporto che rimane sottoposto alle disposizioni della convenzione", va notato che tale norma, piuttosto che imporlo, presuppone l'assoggettamento del trasporto alla disciplina dettata dalla convenzione medesima, chiarendo che la lettera di vettura – che è destinata alla prova del contratto (prima parte dell'art. 4)- non ha efficacia costitutiva e che la sua esistenza non assurge a requisito imprescindibile a che il contratto rimanga (sempre che lo fosse in forza di pattuizione individuale) nell'ambito della suddetta, prevista disciplina. Ed inoltre va considerato che se tutti i contratti di trasporto assoggettabili, ai sensi dell'art. 1, alla disciplina uniforme dovessero a questa necessariamente sottostare, non avrebbe ragione d'essere la riaffermazione dell'assoggettamento di cui all'art. 4 quando venga meno la lettera di vettura (in questi termini, Cass., sez. un., 7472/91, cit.).

Il carattere facoltativo della norma convenzionale non è poi escluso dall'art. 41, che sancisce la nullità di clausola che deroghi alla disciplina stabilita dalla convenzione, poiché la norma presuppone che a questa le parti abbiano impresso forza cogente nella regolamentazione del contratto, manifestando la volontà di assoggettarsi (Cass., sez. un., 7472/91, cit.).

I due motivi vanno, quindi, disattesi.

SUI LIMITI DI APPLICABILITÀ DELLA CONVENZIONE DI GINEVRA NEL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI SU STRADA

Il diritto dei trasporti palesa quale dimensione assiologico-teleologica lo stigma della internazionalità, che si correla inescindibilmente al programma di attuazione del commercio e di tutte le sue dinamiche interne ed esterne. Simile dato positivo è improscrivibile e condiziona ogni conflitto d'interessi attualizzato, o in via di esplicitazione, ogni soluzione o di assetto giurisprudenziale.

Dalla fissazione di questa ineludibile premessa discendono gli svolgimenti che verranno fermati a margine della sentenza *de qua*.

Ognun vede che l'affermata dottrina (Querci E.O., Semama, Volli) delle istituzionali formazioni marittime, portuali, mercantili, dislocate in ogni sito del mondo, hanno mostrato come il loro agire giuridico ed economico finisca per trascendere, superare le regimazioni nostrane, e i burocratismi egemonici e statualistici, sostituiti dalla prassi mercatoria.

L'incomponibile prassi marcantile indotta dalla globalità dei rapporti singoli, di volta in volta instaurati, da piazza a piazza, finisce per sovraordinarsi agli stessi titoli normativi uniformi e sopranazionali, in prescrizione totale dalle regimazioni e convenzioni di stampo statualistico.

È proposizione ormai a tutti cognita l'impetuoso e crescente affermarsi della prassi del libero svolgersi delle trame commerciali, che gli stati non sono disposti a disinteressarsi della disciplina dei trasporti.

Gli ordinamenti statuali interni, pur riconoscendo sia la giuridicità dei regolamenti privati espressa nelle forme dei negozi giuridici, sia la disciplina delle relazioni intersoggettive internazionali infranstatuali, non sono disposti a rinunciare alla regimazione autorizzativa del settore che ne occupa.

Anche gli organi competenti italiani stentano, nell'esercizio delle loro prerogative normative, e non riescono a prendere atto non solo di realtà sopranazionali, ma soprattutto del radicarsi di intense relazioni internazionali, che attraversano gli stati ed ubbidiscono solo ed esclusivamente alle invalse e consolidate prospettive operative imposte dalla cosiddetta *lex mercatoria* (Galgano, Fazzalari, Santini).

In questa direzione si colloca la stessa Corte di Cassazione (sent. 23 febbraio 1998 n. 1937), così pure la sentenza 6 agosto 1998 n. 7714 relativa all'applicazione della Convenzione di Roma 1980: le due menzionate sentenze si svolgono e si compongono in un ordito argomentativo unitario, quello proprio di riportare il controllo e la disciplina dei rapporti originati dalle dinamiche dei traffici terrestri nell'ambito delle normative statualistiche di stampo interno.

L'orientamento espresso dal giudice di legittimità italiano risulta internazionalmente incomprensibile, attese le inequivoche adesioni alla Convenzione di Ginevra e di Roma, affermative di una disciplina internazionalmente uniforme.

Difatti, la Convenzione di Ginevra del '56, avente ad oggetto il trasporto internazionale su ruota, come è noto, venne ad esistere a seguito di un'approfondita elaborazione messa in essere da una Commissione² formata da autorevoli giuristi ed esperti, che hanno sistematizzato l'ordine pratico dei problemi in un assetto uniforme, ed hanno tenuto ben presente i particolarismi di stampo statualistico.

2. Sulla base di incontri di detta Commissione, istituita nel 1948, la commissione economica europea delle Nazioni Unite ha elaborato il testo della Convenzione relativa al trasporto internazionale di merci su strada, firmata a Ginevra il 19 maggio 1956 ed entrata in vigore per gli stati allora aderenti (Austria, Francia, Italia, Jugoslavia e Paesi Bassi) il 2 luglio 1961: cfr. Barbara Sancisi, *Convenzione di Ginevra sul trasporto internazionale di merci su strada*, in *Le Convenzioni di diritto del Commercio Internazionale*, Giuffrè, 2001, p. 3.

La lettura della normativa dà contezza all'utente della completezza e incidenza della disciplina globale e di tutti gli istituti di maggior applicazione pratica e di maggior interesse teorico.

Il proposito di politica legislativa internazionale di dar vita ad una normativa universalmente applicabile si desume, anzitutto, dall'insistita attenzione applicata all'interpretazione della medesima: tale disciplina origina dall'esperienza, ormai consolidata, che ha risolto una delle più complesse problematiche, quelle di riferimento ad una univoca disciplina sopranazionale.

Il precipuo interesse degli esperti incentrato in tale tematica, al fine di ritagliare un modello di ermeneusi, o di logismo pratico, si ricava dalla disamina delle due versioni ufficiali, francese ed inglese, che permettono entrambe, attraverso una comparazione dei rispettivi testi, l'eliminazione di alcuni dubbi. Gli è che i costanti richiami alla disciplina del trasporto internazionale su rotaia permettono all'utente un proficuo raffronto fra le due normative.

Il nitore letterale insito nella formulazione della parametrizzazione normativa e i molteplici e preziosi spunti vanificano al riguardo ogni residua perplessità.

Il combinato disposto dell'art 1, 5° comma con quello di cui all'art. 41 della normativa palesa la più significativa caratteristica della Convenzione espressa nel suo valore inderogabile.

D'altro canto, l'imperatività prefissata da tale disciplina non può essere elusa dall'adozione di una ermeneutica c.d. dissolutiva. Gli è che la sua applicatività automatica discende correttamente anche dall'art. 6, 1° comma, in cui si esige l'espressione della manifesta volontà delle parti materializzata, in via formale, nella lettera di vettura nel (solo) caso in cui la CMR venga scelta mediante c.d. la *paramount clause*.

La sentenza *de qua* s'inscrive nell'ordine sistematico-statutivo di altre prese di posizione della Corte, volte a riconoscere negli art. 1 e 41 semplicemente un mero inquadramento disciplinativo

della materia, quello appunto contemplato dalla Convenzione, un regolamento dispositivo applicabile o derogabile a seconda delle pattuizioni inercorse tra le parti³.

Donde, l'orientamento espresso dalla Suprema Corte di Cassazione è ormai fermo e scevro di perplessità, mentre quello formulato dalla maggioranza della dottrina è di opposto avviso.

Di fronte a questo dualismo teoretico-applicativo è legittimo chiedersi allora se la cennata scelta operata dalla giurisprudenza sia determinata dal fatto che esso risenta essenzialmente di un certo autoritarismo identificato nel quesito statualistico ancorato alle segnalate prerogative proprie di una gestione statale.

La ridda incomponibile e non tipizzata di opinioni, di criteri, di canoni di valutazione accresce vieppiù l'area delle perplessità, e scuote la fondatezza delle soluzioni affermate a vario titolo e provenienti da direzioni diverse.

Per contro, la relazione presentata al Senato dal Ministro per gli Affari Esteri e quella redatta dalla terza Commissione Permanente di tal ramo del Parlamento segnano una vistosa espressione di una disciplina internazionale uniforme della materia.

V'ha una non componenza tra il rigido orientamento formulato dalla Corte di Cassazione, peraltro attenta alla fisionomia dell'atmosfera economica italiana, e quello determinatosi, come già delineato, in sede di strumenti internazionali.

Si registra altresì una significativa aporia-dissonanza con l'elaborazione dottrinale che non ha provocato apprezzabili incidenze, né ha ricevuto svolgimenti sintomatici in sede giurisprudenziale.

Per converso, va citata la sentenza della Corte d'Appello di Firenze⁴ del 2 febbraio 1981, che ha tentato di ribaltare le tesi

3. Cass. S.U. 6 luglio 1991, n. 7472, *Foro Italiano*, Rep. 1991, n.50; Cass. 24 maggio 1991, n. 5869, in *Foro Italiano*, 1991, n. 35.

4. Corte d' Appello di Firenze, 2 febbraio 1981, *Società Petra calzaturificio c. Società Zus Ambrosetti*, in *Foro pad.*, 1981, I, 256.

sostenute, in via perentoria dalla Corte di Cassazione, riconoscendo, appunto, l'inderogabilità della Convenzione.

Sono prontamente intervenute altre pronunce della Corte di Cassazione che hanno addirittura prescisso dalla stessa disamina delle tesi e delle correlative motivazioni della Corte d'Appello di Firenze.

Risulta essere recessiva anche la statuizione emessa dalla Corte di Firenze, elevandosi ad un "*unicum*" nella messe delle decisioni giurisprudenziali, come è stato rilevato dalla dottrina⁵, l'ordinamento giuridico italiano ha finito per assumere la CMR quale disciplina uniforme ad applicazione necessaria, in regime pattizio.

L'attribuzione di una mera valenza pattizia ad una disciplina, conformata con la funzione principale ed essenziale di regolare uniformemente una materia fondamentale e di sviluppo economico internazionale, costituisce un'evenienza che suona svilimento, e riduzione parziale o addirittura rifiuto, vanificandosi così la sua effettività operativa e la sua funzione sopranazionale: in una parola, un'autentica diversione dalla consecuzione di quello che avrebbe dovuto essere il suo originario obbiettivo di fondo.

L'incomprensione della giurisprudenza italiana verso l'atteggiamento consapevole della dottrina resta inesplicabile. Gli è che simile massivo orientamento giurisprudenziale, ripetesi, in aperta rottura con la dottrina, può solo giustificarsi col fatto che esso assume l'impostazione della disciplina *de qua* allo stato relazionale internazionale, o al rango di mero impianto progettuale, insuscettivo di recezione delle esigenze emergenti dalle dinamiche sottese alla struttura sistemica dei traffici modali terrestri.

È pur vero che la normativa ordinaria del trasporto su strada riserva minor attenzione alla *documentazione* rispetto al ruolo che

5. SILINGARDI-RIGUZZI-GRAGNOLI: *Trasporto internazionale merci su strada e CMR*, in *Quaderni della rivista giuridica dei trasporti*, 1989, p. 20. In particolare nota di Silingardi alla Sent. Cass. Civ., 10 aprile 1986, n. 2515.

la stessa esplica nell'ambito del trasporto marittimo, ma tutto scaturisce dalla differente visuale, d'ordine probatorio e di diritto sostanziale della lettera di vettura⁶, e della polizza di carico(Querci G. A., Boi).

In estrema analisi, si rinvencono pure grosse difficoltà ermeneutiche e applicative anche nel segnalato ordine nozionale, a cagion del fatto che la normativa uniforme della navigazione marittima internazionale ha incentrato la sua precipua attenzione sul documento di trasporto, sul quale si sono formate le aporie sopra segnalate.

L'art. 10 della Convenzione di Bruxelles, relativo all'emissione della polizza di carico, è stato oggetto di continue riformulazioni e interpretazioni, costituendo l'elemento principale che permea la disciplina nei parametri d'applicazione della normativa uniforme.

Difatti, la problematica che ne occupa, anche nel segnato ambito, cioè quello relativo all'effettualità della normativa, si viene a connettere con la tendenza della Corte di Cassazione volta a ricondurre nell'ordine statutivo giurisdizionale qualsivoglia fatto o rapporto latamente incentranti sul piano delle questioni proprie dei principi di legittimità⁷.

Risultando così scolpita ed esemplata la fattispecie che ne occupa e riconosciuta l'imperatività riconducibile alla CMR, resi-

6. Si ricordi naturalmente che la disciplina della lettera di vettura è molto simile a quella della *seawaybill* essendo entrambe due documenti non negoziabili aventi essenzialmente funzioni probatorie e di accompagnamento delle merci.

7. La Corte Italiana, nonostante abbia sottoscritto e riconosciuto l'operatività della disciplina internazionale in caso d'emissione di polizza di carico e della sussistenza di un trasporto oggettivamente internazionale, ha ristretto numerose volte ulteriormente il campo, richiedendo oltre all'internazionalità oggettiva del trasporto anche la partecipazione ad esso di soggetti di cittadinanza diversa. Cfr. S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, Giuffrè, 1988, pp. 59 e seg.

duano alcune osservazioni, a guisa di completamento dell'ambito argomentativo da noi superiormente proposto.

La discrezionalità contemplata nel *dictum* giurisprudenziale deve però essere comunque parametrata alla realtà fattuale che ha sostanziato la controversia e il conflitto d'interessi oggetto del percorso giudiziale.

Di tal che, il trasporto modale-internazionale su strada risulta caratterizzato da una prassi costante, che viene a specificarsi con il rilascio automatico della c.d. lettera di vettura, predefinita da un formulario che rinvia esplicitamente alla normativa della CMR.

Viceversa, la Corte di Cassazione ha inferito dalla carenza della lettera di vettura o meglio ne ha tratto argomento decisivo per la ricostruzione della manifestazione del processo volitivo e della correlativa manifestazione negoziale prescissiva dall'applicazione della normativa internazionale.

A nostro sommo modo di vedere, nonostante la non adesione dello stato italiano alla Convenzione, e pur nel valore imperativo riconosciuto alla stessa dalla prassi vettoriale, non risultava affatto consentaneo disattendere il profilo normativo internazionale, dando la preferenza all'applicazione della normativa statale interna.

Il ruolo giocato nella dinamica trasportistica dalla lettera di vettura, l'effettività probatoria assegnata alla stessa, non possono giustificare la fondazione di criteri discretivi o prescissivi da un'applicazione di una normativa in luogo di un'altra.

La plausibilità tecnica del profilo sopra scolpito si ricava altresì dall'inconfutabile ricognizione della normativa internazionale, la quale non contempla siccome presupposto della sua stessa applicazione l'emissione della lettera di vettura: e' la stessa prassi ad attribuire alla lettera di vettura, al di là delle singole e storiche modalità d'emissione, un valore meramente probatorio dal quale non possono certamente inferirsi o fondarsi criteri di applicazione di una normativa in luogo di un'altra.

Il profluire di numerose statuizioni sui principi di legittimità contribuirà a creare un assetto più compiuto, in un quadro siste-

matico, in quanto non possono confondersi le nozioni di giuridicità che attiene ad una visione sistematica, e quella di positività che, invero, può involgere una normativa incompleta, monca, anonima, e situata in zone sparse dell'ordinamento: la scelta del giudice può essere giustificata dalla realtà fattuale che caratterizza la situazione in oggetto.

Il trasporto internazionale su strada risulta caratterizzato dalla prassi costante dell'emissione automatica di una lettera di vettura, predefinita da un formulario richiamante inequivocabilmente la normativa della CMR.

La mancanza di tale documento potrebbe essere sembrato all'organo giudicante ragione di dubbio sulla volontà delle parti di applicare la normativa internazionale. Tale supposizione, nonostante sia comprensibile, attese l'imperatività della disciplina e la volontà dell'Italia di aderirvi, non risulta sufficiente a determinare l'applicabilità della disciplina nazionale.

La non fondamentalità cardinale del documento del trasporto via ruota, e la sua semplice valenza probatoria rendono la lettera di vettura elemento inconferente nella sostanzialità di un trasporto oggettivamente internazionale.

La decisione neanche in questa chiave risulta giustificata: è la stessa normativa che prevede l'applicabilità della disciplina, nonostante la mancanza del documento d'accompagnamento, ed è, inoltre, la stessa prassi a riconoscere alla lettera di vettura, qualunque sia la sua forma d'emissione, mera valenza probatoria.

Sarebbe appunto assurdo che un documento, non avente valenza autonoma sul piano sostanziale, fosse in grado di derogare o di modificare l'impianto normativo proprio di una affermata disciplina uniforme, che ripete la sua effettualità in elementi di autentica area internazionale.

Federica Gei
*Dottoranda di Ricerca
nell'Università degli Studi di Trieste*