

FEDERICA GEI

*Dottoranda di ricerca in Diritto dei trasporti  
nell'Università degli Studi di Trieste*

## PRASSI MARITTIMA PORTUALE ED OPERATIVITÀ DELLA POLIZZA DI CARICO

Ancora: la polizza di carico è al centro di un acceso dibattito dottrinale e forma oggetto di pronunce giurisprudenziali internazionali di grande interesse, non solo applicativo, ma anche di spessore sistematico.

Il commercio marittimo internazionale e il suo principale strumento del formalismo giuridico (polizza) costituiscono i meccanismi principali che guidano le dinamiche dell'economia mondiale, sia di quella commerciale, sia di quella industriale.

La Scuola storica di diritto marittimo di Trieste è intervenuta più volte nel cennato dibattito con apporti monografici (G.A. Querci, E. O. Querci, Trampus, Volli e Semama) e con perspicue e fini puntualizzazioni, che riteniamo abbiano recato un contributo di chiarificazione sulle più rilevanti articolazioni compositive incentrate, ad esempio su prassi marittima portuale, quale fonte primaria formativa dell'ordine giuridico normativo generale e sull'operatività della polizza, e sui problemi di competenza giurisdizionale.

Occorre muoversi, anzitutto, dalle analisi di politica economica che caratterizza e governa l'intera fenomenica delle transazioni commerciali, che guida il c.d. scambio delle merci e delle pretese giuridiche correlative ed antagonistiche dello scambio, tra piazza e piazza, e, soprattutto dalla disamina delle modalità attuative del viaggio marittimo.

Giova, peraltro, sostare un momento, per svolgere alcune osservazioni che valgono a segnare la visuale in cui iscrivere poi la fattispecie correttamente statuita dalla Corte di Cassazione nella sentenza *de qua*.

1. La nuova sistemazione del diritto marittimo, la riscoperta di nuove categorie giuridiche e dogmatiche hanno permesso alla Scuola storica di Trieste di aprire una finestra sul complesso mondo delle formazioni giuridico-sociali, portuali e marittime (E.O. Querci). Economisti e giuristi hanno la possibilità, certo non comune, di spingere lo sguardo sia su momenti significativi della storia del mondo marittimo, sia di impostare problemi per i quali si schiudono nuovi orizzonti. S'impone, è in primo luogo la *vexata questio* dei rapporti tra economia marittima e diritto marittimo che trova nella valorizzazione giuridico ordinamentale il punto speculativo più alto (E. O. Querci).

Il sistema economico, marittimo, portuale, mercantile, non più sganciato dal sistema giuridico, proprio in forza di una adeguata elaborazione scientifica, attinge l'unità con i valori dell'escogitato ordinamento-giuridico marittimo: il diritto marittimo è l'economia condensata in istituti e l'una non può stare senza l'altro. Il sistema economico riceve dal sistema giuridico la forma e la coerenza, e il rapporto tra diritto marittimo ed economia marittima organicamente prefigurato presenta infinite possibilità, come è stato pre-spicuamente mostrato (G. A. Querci) anche senza voler accentuare la dipendenza dell'economia dal c.d. momento giuridico.

Per vero, anche in sede di speculazione filosofica<sup>1</sup> è stato messo in evidenza, pur mantenendo fermi i confini fra le due attività, il legame: diritto come principio universale dell'operare domina tutte le azioni umane, e quindi anche quelle che tendono alla soddisfazione del bisogno e all'acquisto dei beni materiali. Esso domina tutti i motivi umani e quindi anche quelli di natura

1. Per tutti cfr. DEL VECCHIO, *Diritto ed economia*, Roma 1935, p. 35.

egoistica o utilitaria. Il diritto domina, dunque, in una parola, "l'Economia".

In questo consistono il pregio più pregnante e il valore speculativo più alto della Scuola storica di Trieste del diritto marittimo: appunto nell'aver avuto il coraggio e la pazienza di provvedere, anzitutto, ad una sistemazione -notazione logica del diritto marittimo ed in via coeva, alla "valorazione", giuridico-ordinamentale che obbiectivizza, la prassi marittima, portuale, mercantile dell'operare delle varie formazioni sociali con i progressi della dogmatica e con il raffigurarsi dei suoi strumenti ormai penetrati nelle figure ordinatorie degli studi propri del corpo delle discipline che si professano nella nostra Università di Trieste: diritto marittimo, diritto aeronautico, diritto dei trasporti, diritto europeo dei trasporti, diritto ferroviario, diritto stradale, diritto cosmico e satellitare.

La speculazione condotta in esplorazione in tutte queste direzioni ha messo in tensione le problematiche di diritto marittimo, che ha avuto in eredità una serie di principi e concetti che la nostra scuola ha saputo servirsene in maniera mirabile.

Sicchè, tutta la serie d'indagini fenomenologiche sul diritto marittimo non ha avuto nella scuola di Trieste un rapporto, un momento occasionale, ma è stata rivolta alle manifestazioni storico-concrete del diritto marittimo, stabilendo concetti, forme logiche, e soprattutto dando la riprova storica dell'esattezza dello schema logico ritrovato nell'ordinamento giuridico marittimo generale, internazionale (E.O. Querci) sostenuto da una specificazione completa della problematica del diritto marittimo, condotta fuori dagli schemi tradizionali, tenendo fede alla sua caratteristica storicità sostanziale, e mantenuta in costante apertura con l'economia.

E solo i corti d'intelletto non hanno compreso che siamo di fronte ad una rivoluzione, ad un mutamento, in cui la scienza giuridica marittima diventa attività costitutiva della esperienza, della realtà marittima, in quanto è la "realtà" stessa che si rico-

nosce e per questo suo riconoscersi si pone come realtà: l'ordinamento giuridico marittimo generale non costituisce un'esercitazione logica sul diritto marittimo, ma è la "ragione d'essere" del diritto stesso e perciò viene finalmente rimossa l'intera disciplina dalle "anchilosi" accademiche su quali sembrava definitivamente incagliata.

L'introdotta e perspicua dottrina della "degerarchizzazione" delle fonti di diritto marittimo e in particolare il riconoscimento del diritto marittimo nella dignità di scienza giuridica (E.O. Querci e G. Righetti), come esplicitato in esordio, gettano le fondamenta di appositi studi attenti alle realtà economiche e sociali inerenti all'attività pratica dei binomi inscindibili e compiuti trasporto-commercio, da un lato, ed economia-diritto dall'altro.

2. Applicando plessi normativi propri dell'ordinamento giuridico-marittimo, la Corte di Cassazione fonda le proprie determinazioni sulla riconoscibilità della "buona fede" richiesta ai contraenti, e sulla conoscenza effettiva ricavata dai riscontri probatori.

Di tal che, il Supremo Collegio, con la decisione n. 7854 del 2001<sup>2</sup>, ha voluto dare decisivo rilievo al ruolo formativo ordinamentale della prassi. Di qui, la portata formale ed effettuale internazionale del "gioco" del rilascio delle polizze di carico quale strumento essenziale e insostituibile del commercio, che viene a manifestare la sua effettiva e continua presenza nelle complesse trame dell'*ordo maritimus* certificato anche dalla compresenza di formulari predefiniti.

Siffatta modulistica di usuale ricorrenza svolge, nella segnata visuale, una funzione di certezza che si ordina e si coerenza con l'effettualità proprie di autonome polizze di carico secondo la disciplina uniforme.

2. La si veda riportata in appendice.

Ognun si accorge, allora, che anche la prassi marittima posta quale fonte primaria, sia ordinamentale, sia di positiva disciplina concreta dei rapporti, trova un riconoscimento da parte del Supremo Collegio, oltre che da parte di acuta dottrina rintracciabile su una similare fattispecie<sup>3</sup>. L'affermazione esplicita consacrata dalla Corte di Cassazione sull'operatività della contrattualistica mercatoria rispetto ad altri assetti normativi impropriamente invocati, sancisce un basilare pronunciamento a sostegno della "dottrina" emergente della Scuola di Trieste, che sutura l'ordinamento economico con quello giuridico.

3. La motivazione della riportata sentenza esprime compiutamente il ripudio di un'ottusa disciplina estranea alle realtà fattuali marittime, in ossequio ad un accertato criterio di conoscenza e conoscibilità ai limiti della certezza basato su osservazioni di fatto: la sola mancanza della firma del caricatore, atto di pura valenza formale, non può annullare la manifesta e indubbia conoscibilità della previsione. Già la semplice accettazione del modulo predefinito e usualmente adottato tra le parti determina una conseguente e automatica acquisizione della disciplina da questo espressa.

La stessa previsione del vigente art. 17 della Convenzione di Bruxelles è espressione di un necessario ed effettivo snellimento delle rigidità formali, poiché ciò che effettivamente conta è "la conoscenza"; essa è assicurata e accertata da un continuo e incontestato utilizzo del medesimo formulario.

Il riconoscimento del valore dell'operatività effettuale della prassi trae origine dalla nuova formulazione della Convenzione di Bruxelles del 1968, che ha risentito l'influenza della "parallela" Convenzione di Lugano, dispiegata in via successiva, consente di raffinare ulteriormente la disciplina relativa alla proroga della competenza.

3. E. O. QUERCI, *Notazioni in tema di clausola attributiva della competenza nelle polizze di carico*, in questa rivista, 2000, n. 80, pag. 177 e ss.

La Convenzione, nonostante rappresenti un corpo di norme distinte e non omogenee, risulta intrinsecamente collegata o originata dall'art. 220 del testo storico del Trattato della Comunità Europea, segnando così un indirizzo vigoroso verso l'affermazione di una disciplina uniforme.

La scelta del legislatore di "ampliare" la previsione del più volte citato art. 17 della Convenzione di Bruxelles è stata determinata dalla volontà di regolare la materia con una disciplina volta a cristallizzare la realtà effettiva esistente, e non atteggiata a porre una disciplina nuova e autonoma anche se fosse stata adattabile, sarebbe stata, nel contesto emanativo comunque esogena.

A conferma di tale tendenza e allo stesso tempo quale espressione di un intento programmatico internazionale teso all'eliminazione degli ostacoli al libero esplicarsi di meccanismi del mercato, si colloca in via di ermeneusi sistematica interstatuale l'art. 9 della Convenzione di Vienna sui contratti di vendita internazionale di beni mobili entrata in vigore in Italia il 1 gennaio 1988. La conformazione strutturale dell'ora citato articolo 17 palesa il ruolo precipuo attribuito agli usi nei rapporti tra le parti e l'ufficio assegnato all'attingibile effettiva conoscenza o conoscibilità rispetto alle rigide previsioni meramente formali.

La *ratio* ratiologicamente strutturativa del più volte citato articolo della Convenzione di diritto processuale internazionale è appunto quella di porre la necessaria ed essenziale disciplina (elemento esterno al sistema marittimo), analizzando l'effettivo svolgersi e organarsi del sistema giuridico marittimo.

Il tentativo di focalizzare l'attenzione sulla delicatezza della materia *de qua* (deroga della competenza) e sul fatto che questa nel caso specifico risulta disciplinata sul retro di una polizza predefinita non funge da elemento sufficientemente probatorio a favore della parte opponente relativa alla non conoscenza o conoscibilità di simile clausola.

Gli è che la polizza di carico assunta nella configurazione dogmatica di "atto formale puro"<sup>4</sup> disciplina compiutamente e autonomamente le fattispecie reali e programmatiche in essa espresse. Ognun vede che qui si discorre in ordine ad un atto nella sua completezza formale e strutturale, e non già in ordine ad una mera frazione dello stesso (la composizione dell'atto nelle parti articolate faccialmente e retrostanti è da considerarsi inscindibile).

Simili fondamentali articolazioni costitutive della polizza vengono a porre la disciplina del rapporto espressa nella stessa.

L'indeclinabilità dello stigma "certezza" imposta dalla regimazione convenzionale internazionale nel caso che né occupa è perfettamente attinta, avendo le stesse parti fatto uso del medesimo formulario per un anno nel cui tessuto sostanziale non risulta l'apposizione di veruna riserva.

Senza pregio hanno i tentativi, processualmente e sostanzialmente espliciti in contrario avviso, allorché si è inteso invocare le formalità richieste dalla disciplina nazionale per l'art. 1341 c.c.: si verte in materia di giurisdizione internazionale e non già di quella di competenza di diritto interno.

Sicché, la normativa uniforme della Convenzione di Lugano e le conformi decisioni della Corte di Giustizia non lasciano margini di dubbio relativamente ai casi di validità della proroga di competenza.

In buona sostanza, la fattispecie in oggetto risponde perfettamente alle previsioni giuridico-normative di forma: la consegna della polizza di carico predefinita e sottoscritta dal comandante del vettore e consegnata al caricatore, come usualmente avveniva da oltre un anno tra le medesime parti, obbedisce ai requisiti di validità di forma prevista per l'art. 17, primo comma lettera b), risultando affatto inserviente un'integrazione probatoria volta ad

4. In questa concettualità e regimazione cfr. G. A. QUERCI, *Vendita marittima e credito documentario*, E.U.T., 1999, pag. 305 e ss.

attestare l'uso della medesima nel commercio internazionale siccome è previsto dall'art. 17 comma 1 lettera c).

A simili, identiche illazioni si perviene, ove si consideri l'uso disciplinato nel secondo comma dell'art. 9 Convenzione Vienna 1980 che definisce parte del contenuto negoziale le pratiche costantemente seguite tra le stesse parti, e l'uso giuridicamente rilevante quale quello corrispondente ad una pratica degli affari internazionali costante e generalizzata.

Difatti, la specie statuita dalla pronuncia del Giudice di legittimità ha rettamente incentrato l'attenzione sulla ratio delle vigenti Convenzioni sul commercio internazionale, e segnatamente sul canone discriminante degli abusi, postulato costitutivo della buona fede.

L'osservanza del superiore dettame incentrato sulla buona fede, quale parametro essenziale per decidere sulla correttezza o no dei comportamenti tra le parti assume un valore primario ed improscrivibile nella disciplina del commercio internazionale.

Per contro la buona fede, alla stregua di quanto disposto dall'art. 1375 c.c. non può essere ravvisata nel comportamento del prenditore della polizza che nelle precedenti seriazioni comportamentali; giammai aveva sollevato eccezioni di sorta in ordine alla mancanza della firma.

Di talchè si può ben contestare il ruolo essenziale svolto dalla polizza di carico nell'attività programmatico negoziale della vendita marittima: il titolo di credito oltre che disciplinare i rapporti tra le parti, funge, in altra distinta visuale, quale strumento essenziale di pagamento internazionale, fino ad assurgere in taluni casi a vera e propria *commodity* finanziaria.

Coloro che hanno prefigurato il declino della polizza di carico non hanno tenuto in debita ragione dei nuovi processi evolutivi, dei segmenti programmatico negoziali prima del viaggio marittimo, durante lo stesso, e di quelli a destino, e dopo il destino contrassegnato da quelli della consegna delle merci.