

Relazione incontro AIPERT – Genova 24 maggio 2019

LA RESPONSABILITÀ PER LE OPERAZIONI DI CARICAZIONE E FISSAGGIO DEL CARICO

La sicurezza sociale¹ ma anche il semplice buon senso impongono che i carichi vengano posizionati e fissati al mezzo utilizzato per il trasporto in modo da impedirne lo scivolamento, il ribaltamento e comunque lo spostamento incontrollato durante le varie fasi della movimentazione.

In ambito europeo l'esigenza di garantire la sicurezza dei trasporti mediante regole tecniche uniformi ha portato all'adozione

- dapprima, dell'**Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada ed annessi Protocollo ed Allegati** (detto ADR, dal francese *Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route*), sottoscritto a Ginevra il 30 settembre 1957 e ratificato in Italia con la **L. 12 agosto 1962 n. 1839**, entrata in vigore il 7 febbraio 1963,
- quindi, in tempi molto più recenti, la **Direttiva Comunitaria 47/2014 relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione**, recepita in Italia mediante il **D.M. 19 maggio 2017 n. 215** entrato in vigore il 20 maggio 2018.

Al fine di consentire un costante aggiornamento e miglioramento della normativa, il testo degli allegati tecnici A (“*Disposizioni generali e disposizioni relative alle materie e oggetti pericolosi*”) e B (“*Disposizioni relative all'equipaggiamento di trasporto e al trasporto*”) dell'Accordo ADR viene sottoposto a revisione biennale ad opera del Gruppo di lavoro per il trasporto delle merci pericolose della Commissione Economica per l'Europa (UNECE).

L'ultima versione è stata pubblicata il 1° gennaio 2019 ed è entrata in vigore, dopo il semestre transitorio, il 1° luglio 2019.

L'edizione del 2013 dell'ADR ha introdotto² quali linee guida e normativa tecnica per il fissaggio dei carichi la **Norma EN 12195**.

¹ Le statistiche indicano che circa il 25% degli incidenti che coinvolgono autocarri è tuttora dovuto ad un inadeguato fissaggio del carico.

² Il capitolo 7.5.7.1, ultimo periodo, prevede, infatti, che: “le disposizioni di questo paragrafo [i.e. le disposizioni relative alla movimentazione e allo stivaggio] si considerano rispettate se il carico viene stivato conformemente alla norma EN 12195-1:2010”).

Tale Norma è stata successivamente richiamata anche dalla Direttiva 47/2014.

Questa, infatti, all'Allegato III:

- a. quanto ai “**principi in materia di fissazione³ del carico**” (Allegato III, capitolo I), individua un elenco di norme applicabili, tra le quali figurano, appunto, anche le EN 12195, mentre,
- b. quanto al “**controllo della fissazione del carico**” (Allegato III, capitolo II) introduce una vera e propria *check list*, secondo la quale possono essere individuate diverse “carenze”, classificabili come segue:
 - **carenza lieve**, che si verifica quando il carico è stato fissato correttamente ma potrebbero essere opportuni consigli di prudenza,
 - **carenza grave**, che si verifica quando il carico non è stato fissato adeguatamente ed esiste un rischio di movimenti significativi o di ribaltamento del carico o di parti di esso,
 - **carenza pericolosa**, che si verifica quando la sicurezza stradale è minacciata direttamente da un rischio di caduta del carico o di parti di esso o da un pericolo derivante direttamente dal carico o da un pericolo immediato per le persone.

Ai fini della valutazione delle carenze, il medesimo capitolo II ha, poi, previsto una tabella riportante le regole applicabili durante un controllo della fissazione del carico, utili a determinare se il trasporto avvenga in condizioni accettabili.

La Direttiva 47/2014 -come anticipato- è stata recepita in Italia mediante il D.M. 19 maggio 2017 n. 215, il cui art. 13, nel disciplinare le modalità di controllo della “**fissazione del carico**”⁴, richiama espressamente l'Allegato III della Direttiva stessa.

³ In luogo del termine comune *fissaggio*, nei testi di legge viene sovente utilizzato il sinonimo *fissazione* (si veda l'Enciclopedia Treccani: “*Fissazione*: 2. operazione o processo con cui si rende stabile, permanente qualcosa - con quest'accezione, e in senso generico, è meno comune di *fissaggio*”).

⁴ **Art. 13 “Controllo della fissazione del carico”**

1. Durante il controllo su strada un veicolo può essere sottoposto all'ispezione della fissazione del suo carico a norma dell'allegato III, per accertare che il carico sia fissato in modo tale da non interferire con la guida sicura del veicolo o costituire una minaccia per la vita, la salute, le cose o l'ambiente. I controlli possono essere effettuati per verificare che durante tutte le fasi di operazione del veicolo, comprese le situazioni di emergenza e le manovre di avvio in salita, i carichi possano subire solo minimi cambiamenti di posizione gli uni rispetto agli altri e rispetto alle pareti e superfici del veicolo e non possano fuoriuscire dal compartimento destinato alle merci o muoversi al di fuori della superficie di carico.

L'art. 14 del medesimo Decreto⁵ prevede, poi, le sanzioni applicabili nell'ipotesi in cui siano riscontrate, durante un controllo, carenze gravi o pericolose in materia di fissazione del carico: l'autorità competente dispone che tali carenze siano rettificate prima che il veicolo sia rimesso in circolazione sulla rete stradale pubblica e possono, inoltre, essere comminate le sanzioni amministrative (da Euro 85,00 a Euro 338,00) di cui all'art. 79 del Codice della Strada.

Meritano di essere segnalate, infine, le **Linee Guida Europee sulle migliori pratiche per la fissazione del carico per il trasporto su strada** dell'8 maggio 2014, predisposte dalla Direzione generale della Mobilità e dei trasporti dell'Unione Europea.

Sebbene non abbiano efficacia normativa, tali linee guida devono considerarsi un punto di riferimento per tutti i soggetti, pubblici o privati, impegnati nelle operazioni di fissaggio del carico, come strumento di supporto all'applicazione di pratiche sicure e consolidate in tale ambito.

2. Fatte salve le prescrizioni applicabili al trasporto di determinate categorie di merci come quelle oggetto dell'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR), la fissazione del carico ed il controllo della fissazione del carico possono essere effettuati conformemente ai principi e, se del caso, alle norme di cui all'allegato III, sezione I. Si può utilizzare l'ultima versione delle norme di cui all'allegato III, sezione I, punto 5.

3. Le procedure in merito alle conseguenze, di cui all'art. 14, possono essere applicate anche in caso di carenze gravi o pericolose della fissazione del carico.

⁵ **Art. 14 “Seguito in caso di carenze gravi o pericolose”**

1. Fatto salvo quanto previsto al comma 3, l'autorità competente dispone che ogni carenza grave o pericolosa, riscontrata in un controllo iniziale o in un controllo più approfondito, sia rettificata prima che il veicolo sia rimesso in circolazione sulla rete stradale pubblica.

2. A seguito del controllo su strada di un veicolo immatricolato sul territorio nazionale, l'ispettore può decidere di far sottoporre il veicolo stesso ad un controllo tecnico completo entro un termine specificato. Se il veicolo è immatricolato in un altro Stato membro dell'Unione europea, l'autorità competente può chiedere all'autorità competente di tale Stato, tramite i punti di contatto di cui all'art. 17, di effettuare un nuovo controllo tecnico del veicolo secondo la procedura di cui all'art. 18, comma 2. Qualora siano rilevate carenze gravi o pericolose su un veicolo immatricolato al di fuori dell'Unione europea, l'autorità competente può decidere di informare l'autorità competente del paese di immatricolazione del veicolo.

3. In caso di carenze che richiedano una rettifica rapida o immediata a causa di un rischio diretto e immediato per la sicurezza stradale, l'autorità competente dispone che l'utilizzo del veicolo sia limitato o vietato fino a quando tali carenze siano state rettificate. L'utilizzazione del veicolo in questione può essere autorizzata affinché esso possa raggiungere una delle officine meccaniche più vicine in cui dette carenze possano essere rettificate, a condizione che si sia posto rimedio alle carenze pericolose in questione in modo tale da consentire al veicolo di raggiungere detta officina senza rischio immediato per la sicurezza dei suoi occupanti o di altri utenti della strada. In caso di carenze che non richiedono una rettifica immediata, l'autorità competente può decidere a quali condizioni e per quale ragionevole periodo di tempo il veicolo possa essere utilizzato prima della rettifica della carenza. Qualora il veicolo non possa essere riparato per poter raggiungere l'officina, esso può essere portato in un luogo disponibile in cui sia possibile ripararlo.

* * *

Alla corretta sistemazione del carico in vista del trasporto concorrono, per quanto di propria spettanza, tutti i soggetti impegnati nel processo logistico -imballatori, caricatori, imprese di trasporto, operatori e conducenti dei mezzi- i quali potranno essere chiamati a rispondere delle proprie condotte:

a. in sede penale, nell'ipotesi di danni a persone (ma, in taluni casi, anche per danni a cose - si pensi, ad esempio, ai casi di inquinamento).

Al riguardo l'articolo 7-bis del D.Lgs. 21 novembre 2005 n. 286 (*“Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore”*) prevede espressamente che:

“Quando dalla violazione di disposizioni del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, derivino la morte di persone o lesioni personali gravi o gravissime e la violazione sia stata commessa alla guida di uno dei veicoli per i quali è richiesta la patente di guida di categoria C o C+E, è disposta la verifica, presso il vettore, il committente, nonché il caricatore e il proprietario della merce oggetto del trasporto, del rispetto delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale”;

b. in sede amministrativa: in particolare, l'art. 164 del Codice della strada dispone che *“il carico dei veicoli deve essere fissato in modo da evitare la caduta o la dispersione dello stesso”* e sanziona **chiunque** violi detta disposizione con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 85,00 a Euro 338,00.

L'art. 197 del Codice della strada prevede poi che, nell'ipotesi di concorso di più soggetti nella violazione, ciascuno soggiace alla relativa sanzione, salvo che la legge disponga diversamente.

Il concorso di responsabilità del committente, del caricatore e del vettore in caso di sistemazione del carico effettuata in violazione delle norme sulla sicurezza stradale è, poi, espressamente previsto, per talune ipotesi, dall'art. 7.3 del summenzionato D. Lgs. 286/2005⁶;

⁶ *“In presenza di un contratto di trasporto di merci su strada stipulato in forma scritta, laddove il conducente del veicolo con il quale è stato effettuato il trasporto abbia violato le norme sulla sicurezza della circolazione stradale, di cui al comma 6, il vettore, il committente, nonché il caricatore ed il proprietario delle merci oggetto del trasporto che abbiano fornito istruzioni al conducente in merito alla riconsegna delle stesse, sono obbligati in concorso con lo stesso conducente, ai sensi dell'articolo 197 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive*

c. in sede civile, alternativamente a titolo di

- responsabilità extracontrattuale, quando vi sia una condotta commissiva o omissiva colposa da cui derivi un danno a persone o a cose (si pensi, ad esempio, all'ipotesi del carico mal fissato che, cadendo dal mezzo, provochi lesioni ad un passante o danneggi un'auto in sosta).

Tali danni rientrano nella copertura assicurativa RC Auto, anche laddove l'evento si verifichi in area privata ma di "uso pubblico", quali sono, ad esempio, gli stabilimenti in cui avvengono le operazioni di carica e scarica.

A questo riguardo la Corte di Cassazione, in una recente pronuncia (Cass. 28 giugno 2018, n. 17017) relativa ad un sinistro avvenuto all'interno di un'area di cantiere (nello specifico, il decesso di un dipendente che veniva travolto dalla sabbia trasportata sul veicolo a causa di un'errata manovra effettuata dal conducente), confermando l'orientamento formatosi sul tema, ha affermato che

“Ai sensi degli artt. 1 e 18 della legge n. 990 del 1969 (applicabili "ratione temporis"), l'azione diretta nei confronti dell'assicuratore del responsabile spetta al danneggiato quando il sinistro sia avvenuto in un'area che, sebbene privata, possa equipararsi alla strada di uso pubblico, in quanto aperta ad un numero indeterminato di persone, che vi hanno accesso giuridicamente lecito, pur se appartenenti ad una o più categorie specifiche e pur se l'accesso avvenga per finalità peculiari e in particolari condizioni”;

- responsabilità contrattuale, per perdita o danni alla merci trasportata⁷; tale tipologia di danni esula dalla copertura RCA e rientra, invece, in quella della responsabilità civile vettoriale (RCV).

* * *

modificazioni, qualora le modalità di esecuzione della prestazione, previste nella documentazione contrattuale, risultino incompatibili con il rispetto, da parte del conducente, delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale violate, e la loro responsabilità, nei limiti e con le modalità fissati dal presente decreto legislativo, sia accertata dagli organi preposti all'espletamento dei servizi di polizia stradale, di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Sono nulli e privi di effetti gli atti ed i comportamenti diretti a far gravare sul vettore le conseguenze economiche delle sanzioni applicate al committente, al caricatore ed al proprietario della merce in conseguenza della violazione delle norme sulla sicurezza della circolazione”.

⁷ Nell'ambito del trasporto sono ipotizzabili altre fattispecie di responsabilità contrattuale conseguente ad inadeguato fissaggio del carico (ad esempio, quella per gli eventuali danni provocati all'automezzo dallo spostamento del carico stesso) che tuttavia esulano dall'oggetto della presente relazione.

Quanto alla **responsabilità contrattuale per danni al carico**, come noto, capita sovente che non solo l'operazione di posizionamento del carico sul pianale del mezzo, ma anche quella di fissaggio del carico stesso, vengano eseguite -o quanto meno dirette- dal mittente/caricatore⁸.

In questi casi, quando si verifica un danno conseguente allo spostamento del carico, il quesito che viene solitamente formulato è: *“Chi risponde del danno? Il caricatore, che ha materialmente svolto l'operazione, o il vettore?”*.

La risposta che generalmente fornisce la giurisprudenza, pur in assenza di una norma specifica che disciplini la questione, quanto meno nel codice civile, è che **responsabile del danno al carico verificatosi nel corso del trasporto a causa di una difettosa caricazione è il vettore, anche qualora la caricazione sia stata effettuata dal mittente o da terzi per conto dello stesso.**

In questo senso si veda, ad esempio, la Corte d'Appello di Trieste (24 febbraio 2005) secondo cui

«L'esecuzione delle operazioni di caricazione da parte del mittente, nonché il silenzio da parte sua sull'eccezionalità del carico, non esonera il vettore dall'obbligo di controllare l'idoneità di tali operazioni ai fini della sicurezza del trasporto a lui affidato, né dall'obbligo di controllare autonomamente la sagoma e l'altezza del carico al fine di poter essere in regola con le norme sulla circolazione stradale»;

«... il vettore è custode e responsabile del carico; anche se non provvede alla caricazione egli deve assumerne la responsabilità».

Il Tribunale di Bolzano, poi, in una recente pronuncia (17 maggio 2018) ha affermato che

«... il vettore è sempre tenuto a un comportamento diligente, per cui è onerato del preciso obbligo di impedire che il comportamento altrui possa determinare conseguenze negative per la merce trasportata, ragione per la quale si ritiene che il vettore stesso deve vigilare in ordine alla corretta esecuzione delle attività relative alla caricazione della merce trasportata, non solo nella fase di presa in consegna della merce, ma anche in corso di viaggio».

⁸ La responsabilità del corretto fissaggio del carico è in capo al soggetto che svolge il ruolo di “caricatore”, così come definito all'art. 2 lettera d) del D.Lgs. 21 novembre 2005 n. 286: “*caricatore, l'impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto*”. I criteri da adottare per l'individuazione del “caricatore” di cui al D. Lgs. 286/2005 sono stati indicati dal Ministero dei Trasporti nella Circolare prot. n. 17277/23.14.12 del 19 luglio 2011.

Un ulteriore argomento a sostegno della responsabilità del vettore è rinvenibile, del resto, nelle norme citate in precedenza in materia di fissaggio del carico ai fini della sicurezza stradale, da cui discende un obbligo generale in capo al vettore di verifica in tal senso.

In alcuni casi, tuttavia -come si vedrà nel prosieguo-, si potrebbe giungere a conclusioni diverse, ovvero a ritenere la responsabilità, totale o parziale del caricatore.

Nei trasporti stradali internazionali disciplinati dalla *Convenzione concernente il contratto di trasporto internazionale di merci su strada* (CMR) -che, vale la pena ricordarlo, secondo l'orientamento ormai consolidato della Corte di Cassazione, sono solo quelli assoggettati alla Convenzione stessa per volontà delle parti, per espresso patto contrattuale o mediante emissione di una lettera di vettura CMR-, il principio generale della responsabilità del vettore per i danni al carico, sancito dall'**art. 17, par. 1**, secondo cui

il vettore è responsabile della perdita totale o parziale o dell'avaria prodottasi tra il momento del ricevimento della merce e quello della riconsegna, come pure del ritardo nella riconsegna,

trova una puntuale eccezione nel successivo **art. 17, par. 4** ai sensi del quale

il vettore è esonerato dalla sua responsabilità quando la perdita o l'avaria derivi dai rischi particolari inerenti a uno o più dei fatti seguenti:

c) trattamento, caricamento, stivamento o scaricamento della merce a cura del mittente o del destinatario o delle persone che agiscono per conto del mittente o del destinatario.

Il successivo **art. 18, par. 2** precisa, poi, che se il vettore dimostra che, avuto riguardo alle circostanze di fatto, la perdita o l'avaria ha potuto risultare da uno o più dei rischi particolari previsti nell'art. 17 par. 4, ossia dal caricamento, stivamento ecc. da parte del caricatore, “*si presume che la perdita o l'avaria sia stata così causata*”.

L'avente diritto al carico, però, “*ha la facoltà di provare che il danno non è stato causato, totalmente o parzialmente, da uno di tali rischi*”.

Ai sensi dell'art. 17, par. 2, inoltre, il vettore è esente da responsabilità se la perdita, l'avaria o il ritardo sono dovuti “*a colpa dell'avente diritto, a un ordine di questi non dipendente da colpa del vettore, a un vizio proprio della merce, od a circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze egli non poteva ovviare*”.

Il relativo onere della prova è posto dall'art. 18, par. 1 a carico del vettore.

Tuttavia, nell'applicare tali norme la giurisprudenza ne ha sovente dato una interpretazione restrittiva, finendo spesso per ribadire il "principio generale" sopra enunciato, secondo cui a rispondere del danno verificatosi nel corso del trasporto a causa di una difettosa caricazione è il vettore.

Ad esempio, il Tribunale di Bologna (19 marzo 2013) ha interpretato l'art. 17 par. 4 affermando:

«È ben vero che l'art. 17, c. 4, lettera c) della CMR prevede l'esimente, per il vettore, per l'ipotesi di danni provocati in sede di caricamento, ove tale incombente sia stato effettuato da terzi, ma tale ipotesi non ricorre nel caso di specie. La norma citata circoscrive l'esimente alla mera attività (...) esempio quando il soggetto incaricato del caricamento solleva con una gru della merce che, per un motivo qualsiasi, cade a terra e viene danneggiata. In tal caso, ovviamente, il vettore è esente da responsabilità.

L'esimente è però circoscritta alla sola fase di caricamento e non "protegge" il vettore per i danni cagionati durante il trasporto in conseguenza, per esempio, della propria negligenza per non essersi assicurato che la merce fosse stata correttamente caricata, operazione questa che rimane sotto la diretta responsabilità del vettore».

La Corte di Cassazione (Cass. 1 dicembre 2010, n. 24400), invece, nel pronunciarsi sulla responsabilità dei danni derivanti dalla perdita parziale di un carico di prodotti chimici, caricati e stivati a bordo del mezzo da parte del mittente, ha affermato che **in mancanza di qualsiasi osservazione da parte del vettore, deve presumersi la regolarità delle operazioni di caricamento e stivaggio.**

Vi sono però casi in cui, applicando gli artt. 17 par. 4 e 18 della Convenzione CMR, la giurisprudenza ha escluso la responsabilità del vettore.

Ad esempio, il Tribunale di Milano (30 maggio 2018), si è pronunciato su un caso riguardante il danneggiamento di un macchinario che il mittente aveva posizionato e fissato su un pallet, poi fasciato e stivato a bordo del mezzo, mentre il vettore aveva provveduto al suo rizzaggio; a seguito di una brusca frenata (effettuata per evitare un tamponamento) il macchinario andava a urtare violentemente la parete anteriore del mezzo di trasporto.

In questo caso, poiché era stato il macchinario a sfilarsi dalla pedana, mentre questa era rimasta regolarmente ancorata al pianale, il giudice ha applicato la presunzione di irresponsabilità di cui all'art. 17 par. 4 CMR, escludendo la responsabilità del vettore: lo spostamento del carico è risultato, infatti, imputabile non al rizzaggio effettuato dal vettore, ma alla condotta del mittente, che non aveva provveduto all'ideale fissaggio

del nucleo al pallet di legno e non aveva fornito al vettore indicazioni circa la necessità di particolari modalità di fissaggio del collo.

Quanto ai trasporti nazionali, il codice civile non prevede una specifica disciplina della responsabilità per le operazioni di caricazione e fissaggio analoga agli artt. 17 e 18 CMR.

L'art. 1693 cod. civ. stabilisce, infatti, che

“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”.

Tale formulazione è foriera di difficoltà, nei casi concreti di danni derivanti da inadeguata caricazione, nell'attribuzione della responsabilità al mittente e/o al vettore. Come ha, infatti, rilevato la dottrina⁹ dal momento che la determinazione del soggetto gravato delle operazioni di caricazione e sistemazione delle merci a bordo è lasciata all'autonomia contrattuale delle parti, spesso nella prassi il vettore tende a lasciare eseguire al mittente le operazioni di caricazione anche se questa, non eseguita correttamente, potrebbe comportare l'instabilità del veicolo o del carico e, quindi, provocare danni alla merce.

Il problema, poi, risulta ancora più grave se si considera che la mancanza di una specifica disciplina che individui il soggetto giuridicamente responsabile del danno derivante dall'inesatta esecuzione delle operazioni di caricazione e fissaggio “*può determinare differenti soluzioni dando luogo ad anomale conseguenze anche per quanto attiene alla corretta ripartizione degli oneri assicurativi connessi al trasporto*”.

Ad ogni modo, dottrina¹⁰ e giurisprudenza (si veda, ad esempio, la citata Corte di Appello di Trieste, 24 febbraio 2005) hanno risolto il problema riconducendo nel generale obbligo incombente sul vettore di diligente custodia del carico affidatogli dal mittente il più specifico obbligo dello stesso vettore di controllare, prima dell'inizio del trasporto,

⁹ E. FADDA, *Responsabilità per la caricazione della merce e onere probatorio in base alla CMR*, in *dir. Mar* 2002, pagg. 921 ss.

¹⁰ D. CASCANO, *Atti di cooperazione del mittente e loro incidenza sulla responsabilità del vettore*, in *Dir. Trasporti* 2006, pagg. 909 ss.

che le merci siano correttamente ed adeguatamente caricate ed assicurate a bordo del veicolo, ai fini della sicurezza del trasporto.

Si è, infatti, affermato che “*la caricazione e lo stivaggio costituiscono mere occasioni del danno incapaci di far venir meno la presunzione di responsabilità vettoriale fissata ex lege*”¹¹ e, pertanto, il vettore non può andare esente da responsabilità semplicemente invocando la condotta negligente del mittente.

Sulla base di tali principî, la maggior parte delle pronunce relative a perdita o avaria derivanti da difettosa caricazione effettuata dal mittente sono nel senso di ritenere la responsabilità del vettore per i danni che ne siano conseguiti¹².

Solo in casi particolari tale responsabilità viene esclusa.

Ad esempio, il Tribunale di Potenza (22 aprile 2010) ha negato la responsabilità del vettore che aveva eseguito il trasporto di un carico di tubazioni, caricato e stivato dal mittente e fissato dal vettore stesso, e rovinato a terra. L’attribuzione della responsabilità al mittente è dovuta al fatto che era stato quest’ultimo a dare al vettore istruzioni, “*per improvvise necessità*”, di utilizzare comunque il mezzo, seppur inidoneo al trasporto e sprovvisto delle necessarie piantane e delle staffe di contenimento per evitare oscillazioni.

* * *

Infine, pare opportuno segnalare che sia le norme della Convenzione CMR che le disposizioni del codice civile consentono di ipotizzare un **concorso di colpa** tra il caricatore ed il vettore per i danni derivanti da difettosa caricazione o fissaggio del carico.

Difatti, quanto al *trasporto stradale internazionale* -come detto-, l’art. 18 par. 2 della CMR stabilisce che l’avente diritto può provare che la perdita non è stata causata, totalmente o **parzialmente**, dal rischio particolare di cui all’art. 17 par. 4 CMR invocato dal vettore (vale a dire, per quel che interessa, le modalità di caricazione effettuata dal mittente).

¹¹D. CASCIANO, *Atti di cooperazione del mittente e loro incidenza sulla responsabilità del vettore*, in *Dir. Trasporti* 2006, pag. 912.

¹² La giurisprudenza più risalente si è pronunciata sulla configurabilità dell’esimente del fatto del mittente quando il danno sia derivato dalle operazioni di carico svolte dal mittente stesso: ad esempio, Cass. 13 settembre 1963, n. 2505; Cass. 27 aprile 1968 n. 1327; Cass. 11 agosto 1987 n. 6892.

Inoltre, l'art. 17 par. 5 stabilisce che

“Se, in virtù del presente articolo, il vettore non risponde di taluni fattori che hanno provocato il danno, egli è responsabile solo nella misura in cui i fattori, per i quali egli risponde in virtù del presente articolo, hanno contribuito al danno”.

Di tale principio si trova conferma in diverse pronunce giurisprudenziali.

Il Tribunale di Bolzano (17 maggio 2018), ad esempio, decidendo una controversia relativa ad un danneggiamento dovuto ad imballaggio delle merci rivelatosi non idoneo, dopo aver affermato che *“si può convenire con la giurisprudenza francese quando ritiene ipotizzabile la responsabilità concorrente tra vettore e mittente, se quest'ultimo abbia tenuto un comportamento negligente”*, ha precisato, quanto all'interpretazione degli artt. 17 e 18 della CMR, che:

- nel caso in cui vi sia un ordine impartito dall'avente diritto con riguardo alle modalità di caricazione, il vettore, per andare esente da responsabilità, è tenuto a dimostrare che tale ordine sia la causa diretta dell'evento dannoso verificatosi;
- salvo istruzioni particolari del mittente, il vettore è sempre responsabile per la scelta del veicolo, rientrando nella sua sfera di diligenza professionale.

Quanto al *“trattamento, caricamento, stivamento della merce a cura del mittente”*, il Tribunale ha ribadito il principio secondo cui *“il vettore è sempre tenuto a un comportamento diligente, per cui è onerato dal preciso obbligo di impedire che il comportamento altrui possa determinare conseguenze negative per la merce trasportata”*; il vettore, pertanto, *“deve vigilare in ordine alla corretta esecuzione delle attività relative alla caricazione della merce trasportata, non solo nella fase di presa in consegna della merce, ma anche in corso di viaggio”*.

In definitiva, il vettore va esente da responsabilità soltanto se si tratta di difetti di caricazione non apparenti o, nel caso in cui il difetto sia apparente, solo se il vettore abbia formulato specifiche riserve al mittente.

Il Tribunale ha, quindi, concluso che il comportamento del mittente che non ha coperto gli spigoli con appositi imballaggi non escludesse del tutto la responsabilità del vettore, ma fosse solo una concausa (seppur minima) del danno e ha ritenuto un concorso di colpa della mittente del 10%; la colpa del vettore è stata comunque ritenuta preponderante dal momento che questi non aveva formulato alcuna riserva.

Quanto ai *trasporti nazionali*, invece, la dottrina¹³ ha evidenziato che il concorso di colpa tra mittente e vettore può derivare dal combinato disposto delle previsioni degli artt. 1683 e 1227 cod. civ.

L'art. 1683 cod. civ. prevede, infatti, i cd. *obblighi di cooperazione del mittente*, il quale è tenuto a fornire al vettore determinate informazioni relative alle caratteristiche del carico e indicazioni relative alle modalità di effettuazione della carica¹⁴.

La medesima disposizione, all'ultimo comma, prevede espressamente che “*sono a carico del mittente i danni che derivano dall'omissione o dall'inesattezza delle indicazioni o dalla mancata consegna o irregolarità dei documenti*”.

Si è, quindi, sostenuto che qualora tali informazioni ed indicazioni siano indispensabili per l'esatto adempimento della prestazione del vettore, la mancanza e/o inesattezza delle stesse potrebbe avere efficacia causale nella verifica del danno e rientrare nella nozione di “*fatto del mittente*”, esimente della responsabilità del vettore. Tuttavia, la rilevanza causale dell'omissione/inesattezza delle informazioni deve essere valutata caso per caso, con la conseguenza che non potrà essere esclusa la responsabilità del vettore nell'eventualità in cui questi, impiegando l'ordinaria diligenza professionale, avrebbe potuto adottare le cautele necessarie ad evitare il danno al carico affidatogli.

In questi casi, la violazione dell'art. 1683 cod. civ. da parte del mittente, pur non escludendo la responsabilità del vettore, potrà comunque comportare il riconoscimento del concorso di colpa dello stesso mittente ai sensi dell'art. 1227 cod. civ., incidendo, quindi, sulla quantificazione del danno risarcibile.

* * *

In conclusione, la disciplina del fissaggio dei carichi da trasportare è in costante evoluzione, sia sotto il profilo tecnico che giuridico, come dimostrano i biennali

¹³ D. CASCIANO, *Atti di cooperazione del mittente e loro incidenza sulla responsabilità del vettore*, in *Dir. Trasporti* 2006, pagg. 909 ss.

¹⁴ Art. 1683 cod. civ.: “1. *Il mittente deve indicare con esattezza al vettore il nome del destinatario e il luogo di destinazione, la natura, il peso, la quantità e il numero delle cose da trasportare e gli altri estremi necessari per eseguire il trasporto.*
2. *Se per l'esecuzione del trasporto occorrono particolari documenti, il mittente deve rimmetterli al vettore all'atto in cui consegna le cose da trasportare.*”

aggiornamenti della Convenzione ADR e l'entrata in vigore del recente D.M. 19 maggio 2017 n. 215.

L'auspicio è che anche la giurisprudenza -in particolare quella civile- dedichi maggiore attenzione al tema, fornendo agli operatori del settore criteri più certi per l'individuazione degli obblighi -e delle correlative responsabilità- gravanti sui vari soggetti della filiera logistica.

Stefano Taccioli

GHELARDI & ASSOCIATI
Studio Legale

taccioli@ghelass.it
www.ghelass.it

Via Assarotti, 4 16122 Genova
tel.: + 39 010 8390611
fax: + 39 010 870607

Via Maurizio Gonzaga, 2 20123 Milano
tel.: + 39 02 33600985
fax: + 39 02 31809894