

CONTAINER DEMURRAGES, CONTAINER DETENTIONS, PORT STORAGES

Avv. Silvio Bertieri

La presente breve relazione ha quale scopo l'individuazione e definizione di alcuni costi che, quotidianamente, gli operatori della logistica si trovano costretti a fronteggiare nei casi di rifiuto del carico oggetto del presente convegno.

Definizioni.

Le definizioni di "container demurrage", "container detention" e "port storage" si trovano usualmente indicate nel retro delle polizze di carico della compagnie di navigazione e siccome i testi possono differire è necessario darne un'indicazione di massima come segue:

- Per "**Container demurrages**" si intende il costo calcolato su base giornaliera che la compagnia marittima pone a carico del *merchant* per le soste del container all'interno del terminal portuale, oltre il periodo di franchigia (*free time period*) che viene concesso dal vettore calcolato dal momento in cui il container viene sbarcato dalla nave a affidato al terminal portuale;
- Con "**Container detention**" si definisce il costo calcolato *pro die* che il vettore marittimo pone a carico del *merchant* per le soste del container al di fuori dell'area del porto, terminal o deposito, sempre oltre il periodo di franchigia (*free time period*) che viene indicato, con decorenza dall'uscita del contenitore dal terminal;
- Le "**port storage**" costituiscono il costo che il terminal addebita al vettore per le soste del container all'interno dello stesso terminal e che vengono poi addebitate al *merchant*;
- Sempre nel retro delle polizze di carico è usualmente indicata la definizione di "**merchant**".

Le condizioni generali prestampate sul retro delle polizze di carico dei vettori marittimi, ne danno una definizione estremamente ampia con lo scopo di ricomprendere il maggior numero di soggetti "interessati al carico" (*cargo interest*).

Valga l'esempio tratto dalla polizza di uno dei principali vettori marittimi che così identifica il *merchant*: "*The shipper, holder, consignee, receiver of goods, any person owning or entitled to the possession of the good or of the bill of lading and anyone acting on behalf of such person*", "Il caricatore, il detentore, il destinatario, il ricevitore delle merci, ogni persona che possiede o ha diritto al possesso delle merci o della polizza di carico e chiunque agisca per conto di tale persona".

Le principali cause.

I principali casi che determinano l'insorgenza di tali costi sono i seguenti:

- Cause di forza maggiore (es. sciopero, insurrezioni, guerra, etc);
- Verifiche da parte di autorità pubbliche o fermo amministrativo (es. controlli doganali o di polizia);
- Sequestro penale (ad opera dell'autorità giudiziaria), sequestro conservativo, sequestro giudiziario (es. ad opera di un creditore del vettore).

Oltre ai casi più attinenti all'oggetto di odierna indagine quali:

- Ritardo nel ritiro da parte del ricevitore;
- Mancato ritiro da parte del ricevitore;
- Ritardata consegna del container vuoto al terminal post ritiro.

La posizione della più recente e maggioritaria giurisprudenza di legittimità e merito.

A tutti è noto che nei traffici marittimi usualmente il vettore mette a disposizione del mittente il contenitore ove stivare la merce per il trasporto ed in tali casi la giurisprudenza italiana ormai consolidata di legittimità e merito ritiene che l'affido del contenitore si inquadri nel **contratto di locazione**, con il quale una parte si obbliga a far godere all'altra una cosa mobile o immobile per un dato tempo, verso un determinato corrispettivo, con conseguente applicabilità della disciplina degli artt. 1571 e ss c.c..

Si segnala la Sentenza della Corte di Cassazione n. 12888 del 04.06.2009 (pubblicata in Dir. Trasp 2010, 767), che ha inaugurato questo filone interpretativo (ed alla quale sono seguite altre sentenze di legittimità e merito del medesimo tenore) nella cui motivazione viene stabilito che: *“Il contratto con cui il vettore fornisce al mittente (con conseguente obbligo di restituzione) un container per trasportare la merce configura una vera e propria locazione di bene mobile”*.

Applicabilità della disciplina della locazione.

Dall'applicazione della disciplina del contratto di locazione discendono importanti conseguenze quali la possibile applicabilità della:

- Prescrizione quinquennale di cui all'art 2948 c.c.;
- La configurabilità del costo quale penale contrattuale per ritardo (inteso come liquidazione pattizia e preventiva del danno da ritardo) e all'applicabilità del potere di riduzione della penale ex art. 1384 c.c. se manifestamente eccessiva.

Occorre ulteriormente puntualizzare che il *merchant* che chiede la riduzione in via equitativa della penale ha l'onere di dare evidenza dell'eccessiva onerosità della stessa (fornendo, ad esempio, la prova del costo di noleggio o del valore d'acquisto del container), mentre non sarebbe sufficiente una generica contestazione circa la sproporzione tra l'ammontare richiesto a tale titolo e il valore della merce.

E proprio in questo senso si è chiaramente anche chiaramente espressa una sentenza del Tribunale di Genova del 2019 nella cui motivazione si legge: *“il giudice, secondo l'orientamento consolidato della giurisprudenza, può esercitare il potere di ridurre la penale in via equitativa ex art. 1384 c.c. Anche d'ufficio, purché la parte abbia dedotto ed allegato specifici elementi sui quali fondare un giudizio di eccessiva onerosità della penale (in merito al costo per noleggio o acquisto del container o altro). Non è sufficiente invece una generica contestazione della sproporzione tra il risarcimento richiesto e il valore della merce”*.

- La consegna del contenitore da parte del vettore in buono stato di manutenzione ai sensi dell'art. 1575 c.c.;
- L'obbligo del vettore di mantenimento in buono stato locativo ai sensi dell'art. 1576 c.c.;
- Obbligo di restituzione del bene a fine uso (art. 1590 c.c.) e obbligo di servirsene

per l'uso determinato (art. 1587 c.c.);

- A seguito della richiesta di consegna da parte del ricevitore avverrebbe una cessione del contratto di locazione ai sensi dell'art. 1594 c.c. con sostituzione quindi dell'obbligato.

Nelle sentenze della Corte di Cassazione viene in particolare configurato il rapporto di collegamento con il contratto di trasporto, ma nello stesso tempo anche delineata l'autonomia dei due contratti.

Corre l'obbligo, ad onor del vero, chiarire che autorevole Dottrina e una parte minoritaria della giurisprudenza (oramai datata) qualificano la fattispecie quale operazione accessoria al contratto di trasporto ditalché, dopo la consegna del ricevitore, lo stesso diverrebbe parte del contratto di trasporto ed assumerebbe anche l'obbligo di riconsegnare le attrezzature e di pagare le *detention* in caso di ritardo nella riconsegna.

Da questo indirizzo, per contro, discenderebbe l'applicabilità delle norme che regolano il trasporto, dall'istituto della prescrizione, dell'obbligo di restituzione del contenitore entro la free time concessa, ovvero l'obbligo di pagare il corrispettivo pattuito a titolo di *penali e soste*.

Il ruolo dello spedizioniere.

La conclusione di un contratto di locazione del contenitore tuttavia, secondo la ricostruzione giurisprudenziale italiana recente, non rientra tra le operazioni accessorie in capo allo spedizioniere di cui all'art. 1737 e seguenti del codice civile ed è un'attività estranea all'oggetto del contratto di spedizione, che lo spedizioniere compie in rappresentanza del mittente, sicché – di norma con alcune eccezioni – è il mittente medesimo e non lo spedizioniere che deve rispondere verso il vettore marittimo della loro ritardata restituzione.

In questo modo ha statuito la sentenza della Corte di Cassazione n. 4900 del 28.02.2011 (pubblicata in Dir. Mar. 2012,767), nella cui motivazione viene stabilito che: *“La conclusione da parte dello spedizioniere di un tale contratto di locazione non rientra tra le operazioni accessorie che per legge (art. 1737 c.c.) lo spedizioniere è tenuto a compiere personalmente. La conclusione del contratto di locazione dei containers da parte dello spedizioniere è quindi, di norma, un'attività estranea all'oggetto del contratto di spedizione che lo spedizioniere compie in rappresentanza del mittente, sicché il mittente medesimo, e non lo spedizioniere, deve rispondere verso il vettore marittimo della loro*

ritardata restituzione”.

Pertanto – di norma – la giurisprudenza maggioritaria italiana ritiene che gli obblighi di pagamento permangano in capo al **caricatore/mittente**, anche nel caso di girata della polizza di carico (in ogni caso viene escluso che l’obbligazione sia assunta da una parte che non ha partecipato al contratto) nei seguenti casi:

- Cause di forza maggiore;
- Verifiche da parte di autorità pubbliche o fermo amministrativo;
- Sequestro penale sequestro conservativo, sequestro giudiziario;
- Mancato ritiro da parte del ricevitore.

Mentre nei casi di ritardo nel ritiro da parte del ricevitore e/o di ritardata consegna del container vuoto al terminal post ritiro, ossia nei casi in cui sia stata richiesta la riconsegna del carico, sarà il ricevitore a risponderne.

La posizione delle Corti anglosassoni e scandinave.

Molto diversa è l’interpretazione delle clausole contenute nelle polizze di carico (testi standard, prestampate sui retro delle polizze, spesso veicolati tramite associazioni di categoria, che riportano clausole di scelta di giurisdizione, legge applicabile, definizione ampia di *merchant* e solidarietà dell’obbligo di pagamento delle *demurrages/detentions* tra le altre) che viene resa dai Tribunali e Corti dei paesi di diritto anglosassone, così come nei paesi scandinavi, Germania e Svizzera, ove le condizioni di contratto (polizza di carico) vengono ritenute vincolanti valorizzando il criterio dell’ “ordinaria diligenza” in capo alle controparti del contratto di trasporto ed ove il soggetto obbligato viene usualmente individuato nel ricevitore.

In Francia, da ultimo, per lungo tempo le Corti hanno ritenuto la fattispecie inquadrabile nel contratto di locazione, autonomo rispetto a quello di trasporto, ma recentemente le corti di legittimità e di merito hanno cambiato il loro indirizzo e ritenuto che tali pattuizioni tra vettore e *merchant* costituiscano obbligazione accessoria al contratto di trasporto, con applicabilità della relativa disciplina.

Possibili argomenti a difesa dell'obbligato/debitore .

Nei sopra visti casi di rifiuto del carico (e di ritardo nella presa in consegna della merce containerizzata), i soggetti che vengono richiesti di pagare somme (spesso molto elevate) dal vettore hanno però alcuni argomenti giuridici per contrastare le pressioni che ricevono:

- La legittimazione passiva;
- La prescrizione del diritto;
- La riduzione ad equità della penale;
- Il concorso di colpa del creditore ai sensi dell'art 1227 c.c. (es. vettore che ritarda nell'avvisare immediatamente del mancato ritiro del carico, che ritarda colposamente nell'avvertire nel richiedere il pagamento, che omette di dar corso alle procedure di vendita forzata).

I casi pratici che vengono gestiti sia a livello operativo, che assicurativo e legale, offrono tuttavia uno scenario davvero variegato e difficilmente comprimibile in una "casistica" standard, alla quale dare regole "certe".

Ogni caso è a sé e va analizzato sulla scorta dei documenti contrattuali, delle informazioni e della corrispondenza anche pre-contrattuale disponibile, pertanto, altra arma difensiva in capo agli operatori della logistica, nel variegato scenario che i casi concreti possono presentare, dovrebbe essere quella di garantirsi in via preventiva una consulenza integrale e tempestiva, anche nell'ottica di minimizzazione del danno.

Il riflesso assicurativo.

In conclusione un breve accenno al riflesso assicurativo del problema.

Il rischio di incorrere nella richiesta di pagamento di penali è un rischio crescente come dimostra la casistica e gli operatori della logistica – quanto meno i maggiori operatori – hanno già ottenuto da tempo dai propri assicuratori nelle loro garanzie assicurative della responsabilità civile la copertura parziale (seppur con applicazione di alte franchigie su sinistro ed anno e limiti di indennizzo) con inserimento di clausole che coprono i casi di "*uncollected goods*", mentre questi

rischi non sono usualmente coperti dalle polizze che proteggono la merce e questa mancanza crea un disallineamento problematico.

Art. 1 Coverage

Insurers will indemnify the insured in respect of whatever amount it is bound to pay in respect of the insured operations under the preceding General Policy Schedule for extra costs due exclusively to failed delivery and/or collection of cargo.

Art. 1 Copertura

Gli assicuratori indennizzeranno l'assicurato per quanto sia tenuto a pagare in relazione alle operazioni assicurate ai sensi della precedente scheda di polizza generale per i costi aggiuntivi dovuti esclusivamente sulla mancata consegna e/o ritiro della merce.

Art. 2 Limits

Maximum amounts due by insurers for each loss are indicated in the General Policy Schedule.

Art.2 Limiti

Gli importi massimi dovuti dagli assicuratori per ogni sinistro sono indicati nella scheda di polizza generale.

Art. 3 Deductible/Excess liability

All claims, when indemnifiable under this insurance, shall be liquidated net of the deductible and/or excess liabilities as indicated in the General Policy Schedule. Any costs the insured would have in any case incurred will be deducted from the indemnity.

Art. 3 Franchigia/Eccesso di responsabilità

Tutti i sinistri, quando indennizzabili ai sensi della presente assicurazione, saranno liquidati al netto della franchigia e/o dell'eccedenza di passività come indicato nella scheda di polizza generale. Le eventuali spese che l'assicurato avrebbe comunque sostenuto saranno detratte dall'indennizzo.

Art. 4 Sale of the goods

In the event that, once the indemnity is paid, the sale of uncollected good becomes possible the 100% of the recovered value will be paid to insurers less the applicable policy deductible which will be reimbursed to the insured.

Art. 4 Vendita della merce

Nel caso in cui, una volta pagato l'indennizzo, la vendita dei beni non ritirati diventi possibile, il 100% del valore recuperato sarà pagato agli assicuratori meno la franchigia di polizza applicabile che sarà rimborsata all'assicurato.

Ne deriva la necessità di comprendere, approfittando della presenza di assicuratori

e broker assicurativi presenti oggi, se vi sia lo spazio per offrire un prodotto assicurativo più articolato e completo che possa coprire questi rischi per tutta la filiera degli operatori marittimi.

Avv. Silvio Bertieri



CONTAINER DEMURAGGES, CONTAINER DETENTIONS, PORT STORAGES

Roma, 19 maggio 2023

Avv. Silvio Bertieri



DEFINIZIONI

- Per “container demurrages” si intende il costo calcolato su base giornaliera che la compagnia marittima pone a carico del *merchant* per le soste del container all'interno del terminal portuale, oltre il periodo di franchigia (*free time period*) che viene concesso dal vettore calcolato dal momento in cui il container viene sbarcato dalla nave a affidato al terminal portuale;
- Con “container detention” si definisce il costo calcolato *pro die* che il vettore marittimo pone a carico del *merchant* per le soste del container al di fuori dell'area del porto, terminal o deposito, sempre oltre il periodo di franchigia (*free time period*) che viene indicato, con decorrenza dall'uscita del contenitore dal termine;



DEFINIZIONI

- Le “port storage” costituiscono il costo che il terminal addebita, di regola, al vettore per le soste del container all'interno dello stesso terminal e che vengono poi addebitate al *merchant*;
- *Merchant*: “The shipper, holder, consignee, receiver of goods, any person owning or entitled to the possession of the good or of the bill of lading and anyone acting on behalf of such person”, “Il caricatore, il detentore, il destinatario, il ricevitore delle merci, ogni persona che possiede o ha diritto al possesso delle merci o della polizza di carico e chiunque agisca per conto di tale persona”.

LE PRINCIPALI CAUSE

I principali casi che determinano l'insorgenza di tali costi sono i seguenti:

- Cause di forza maggiore (es. sciopero, insurrezioni, guerra, etc.);
- Verifiche da parte di autorità pubbliche o fermo amministrativo (es. controlli doganali o di polizia);
- Sequestro penale (ad opera dell'autorità giudiziaria), sequestro conservativo, sequestro giudiziario (es. ad opera di un creditore del vettore).



LE PRINCIPALI CAUSE

Oltre ai casi più attinenti all'oggetto di odierna indagine quali:

- Ritardo nel ritiro da parte del ricevitore;
- Mancato ritiro da parte del ricevitore;
- Ritardata consegna del container vuoto al terminal post ritiro.





SENTENZA DELLA
CORTE DI
CASSAZIONE N.
12888 DEL
04.06.2009


(pubblicata in Dir. Trasp. 2010, 767)

“Il contratto con cui il vettore fornisce al mittente (con conseguente obbligo di restituzione) un container per trasportare la merce configura una vera e propria locazione di bene mobile”.

APPLICABILITÀ DELLA DISCIPLINA DELLA LOCAZIONE

Dall'applicazione della disciplina del contratto di locazione discendono importanti conseguenze quali l'applicabilità della:

- Prescrizione quinquennale di cui all'art 2948 c.c.;
- La configurabilità del costo quale penale contrattuale per ritardo (inteso come liquidazione pattizia e preventiva del danno da ritardo) e all'applicabilità del potere di riduzione della penale ex art. 1384 c.c. se manifestamente eccessiva;
- La consegna del contenitore da parte del vettore in buono stato di manutenzione ai sensi dell'art. 1575 c.c.;
- L'obbligo del vettore di mantenimento in buono stato locativo ai sensi dell'art. 1576 c.c.;
- L'obbligo di restituzione del bene a fine uso (art. 1590 c.c.) e l'obbligo di servirsene per l'uso determinato (art. 1587 c.c.);
- A seguito della richiesta di consegna da parte del ricevitore avverrebbe una cessione del contratto di locazione ai sensi dell'art. 1594 c.c. con sostituzione quindi dell'obligato.



SENTENZA DELLA CORTE DI CASSAZIONE N. 4900 DEL 28.02.2011

(pubblicata in Dir. Mar. 2012, 767)

“La conclusione da parte dello spedizioniere di un tale contratto di locazione non rientra tra le operazioni accessorie che per legge (art. 1737 c.c.) lo spedizioniere è tenuto a compiere personalmente. La conclusione del contratto di locazione dei containers da parte dello spedizioniere è quindi, di norma, un'attività estranea all'oggetto del contratto di spedizione che lo spedizioniere compie in rappresentanza del mittente, sicché il mittente medesimo, e non lo spedizioniere, deve rispondere verso il vettore marittimo della loro ritardata restituzione”.



DEFINIZIONE AMPIA DI MERCHANT NELLE CONDIZIONI A TERGO DELLE POLIZZE DI CARICO

(pubblicate e reperibile usualmente sui siti istituzionali dei vettori)

Merchant: “The shipper, holder, consignee, receiver of goods, any person owning or entitled to the possession of the good or of the bill of lading and anyone acting on behalf of such person”, “Il caricatore, il detentore, il destinatario, il ricevitore delle merci, ogni persona che possiede o ha diritto al possesso delle merci o della polizza di carico e chiunque agisca per conto di tale persona”.





POSSIBILI ARGOMENTI A DIFESA DELL'OBBLIGATO/DEBITORE

Nei sopra visti casi di rifiuto del carico (e di ritardo nella presa in consegna della merce containerizzata), i soggetti che vengono richiesti di pagare somme (spesso molto elevate) dal vettore hanno però alcuni argomenti giuridici per contrastare le pressioni che ricevono:

- La legittimazione passiva;
- La prescrizione del diritto;
- La riduzione ad equità della penale (se manifestamente eccessiva con onere di allegazione e deduzione in capo a chi formula l'eccezione, es. valore di vendita container, valore di affitto container);
- Il concorso di colpa del creditore ai sensi dell'art. 1227 c.c. (es. vettore che ritarda nell'avvisare immediatamente del mancato ritiro del carico, che ritarda colposamente nell'avvertire nel richiedere il pagamento, che omette di dar corso alle procedure di vendita forzata);
- Consulenza integrale e tempestiva, anche nell'ottica di minimizzazione del danno.



UNCOLLECTED GOODS

- *Art. 1 Coverage*

Insurers will indemnify the insured in respect of whatever amount it is bound to pay in respect of the insured operations under the preceding General Policy Schedule for extra costs due exclusively to failed delivery and/or collection of cargo.

- Art. 1 Copertura

Gli assicuratori indennizzeranno l'assicurato per quanto sia tenuto a pagare in relazione alle operazioni assicurate ai sensi della precedente scheda di polizza generale per i costi aggiuntivi dovuti esclusivamente sulla mancata consegna e/o ritiro della merce.

- *Art. 2 Limits*

Maximum amounts due by insurers for each loss are indicated in the General Policy Schedule.

- Art. 2 Limiti

Gli importi massimi dovuti dagli assicuratori per ogni sinistro sono indicati nella scheda di polizza generale.

UNCOLLECTED GOODS

- *Art. 3 Deductible/Excess liability*

All claims, when indemnifiable under this insurance, shall be liquidated net of the deductible and/or excess liabilities as indicated in the General Policy Schedule. Any costs the insured would have in any case incurred will be deducted from the indemnity.

- Art. 3 Franchigia/Eccesso di responsabilità

Tutti i sinistri, quando indennizzabili ai sensi della presente assicurazione, saranno liquidati al netto della franchigia e/o dell'eccedenza di passività come indicato nella scheda di polizza generale. Le eventuali spese che l'assicurato avrebbe comunque sostenuto saranno detratte dall'indennizzo.

- *Art. 4 Sale of the goods*

In the event that, once the indemnity is paid, the sale of uncollected good becomes possible the 100% of the recovered value will be paid to insurers less the applicable policy deductible which will be reimbursed to the insured.

- Art. 4 Vendita della merce

Nel caso in cui, una volta pagato l'indennizzo, la vendita dei beni non ritirati diventi possibile, il 100% del valore recuperato sarà pagato agli assicuratori meno la franchigia di polizza applicabile che sarà rimborsata all'assicurato.