

Rifiuto del carico e prova del danno. Obblighi di mitigazione e salvataggio

Focus e report dal convegno AIPerT

Ignazio Arecco, Matteo Lugaro, Giorgia Boi, Francesca d'Orsi, Stefano Taccioli, Emanuela Bonci

"Il Perito Trasporti come fulcro della filiera del trasporto delle merci", è il mantra ripetuto da **Ignazio Arecco** e **Matteo Lugaro**, rispettivamente Presidente e Segretario dell'Associazione Italiana Periti Trasporti (AIPerT), i quali credono nella centralità della figura di Perito Trasporti in tutta la filiera che interessa il trasporto delle merci. In particolare, si tiene a sottolineare proprio il concetto di Perito Trasporti e non solo Perito, a rimarcare l'importanza della professionalità e della competenza in un campo, appunto quello del trasporto merci che presenta peculiarità assolutamente singolari rispetto ad altri settori.

Sulla base di questa certezza, lo scorso 18 Maggio, si è svolto a Roma, nella splendida cornice del Nuovo Cinema Barberini, il Convegno di AIPerT che, in questa edizione, ha toccato il tema del **"Rifiuto del carico e prova del danno. Obblighi di mitigazione e salvataggio"**.

La giornata, molto intensa ma altrettanto interessante, ha visto come protagonisti numerosi relatori:

Chiara De Angelis (Associato A.I.Per.T.) - Genova, che ha affrontato il tema de *"La funzione del perito in caso di rifiuto del carico: la prova del danno"*; Avv. **Francesca d'Orsi** (Studio legale d'Orsi - Roma), che ha trattato de *"I danni diretti e indiretti in caso di rifiuto del carico"*; **Simone Biagiotti** (Associato A.I.Per.T. - Genova), con una relazione su *"Rifiuto del carico senza prova del danno: l'importanza della figura del perito e della relazione peritale ai fini della corretta gestione del claim"*; Avv. **Claudio Perrella** (RP Legal & Tax), che ha discusso di *"Obbligo di mitigazione del danno e copertura assicurativa - questioni ricorrenti"*; **Francesco Romano** (Associato A.I.Per.T. - Brescia), su *"La stima tecnica del danno in sede di perizia congiunta - Interventi di mitigazione"*; Ing. **Antonio Prisco** - (Associato AIPAM - Napoli), in tema di *"Loss prevention survey e aspetti di cargo worthiness"*; Avv. **Silvio Bertieri** (Studio Legale Toriello - Genova), che ha trattato di *"Container demurrage, Container detention, Port Storages"*; la Dott.ssa **Oriana Avolio de Martino** (Poliass Insurance Broker Spa), con una rela-

zione su *"L'assistenza del broker nel collocamento e nella gestione del Rischio Trasporti"* e la Dott.ssa **Eleonora Froio** (Chubb), che ha trattato delle *"Polizze merci e di responsabilità - Gestione rivalse"*

Inoltre, è stata introdotta la novità, per un convegno AIPerT, della tavola rotonda, magistralmente moderata da **Paolo Gianetta**, associato AIPerT e dall'Avv. **Stefano Taccioli** dello Studio Ghelardi e Associati di Genova. A questa tavola rotonda, oltre ai due "padroni di casa" sopra citati, hanno partecipato; **Antonello Buono** (Vicepresidente A.I.Per.T.), Dott.ssa **Michela Celli** (Axa XL), Dott. **Sebastiano Cavalli** (Helvetia Insurance), Dott.ssa **Emanuela Bonci** (Howden Assiteca).

La manifestazione, che ha visto il suo clou il 18 maggio, in realtà è iniziata nella serata del 17 con un incontro conviviale che, seppur in un'atmosfera molto informale ed altrettanto apprezzata, ha consentito ai partecipanti di famigliarizzare tra loro allacciando in taluni casi rapporti interpersonali importanti sul piano professionale, tra cui quelli con l'Associazione Nazionale fra le imprese assicuratrici, rappresentata nel contesto dal Responsabile del settore trasporti, l'avv. **Flavia Melillo**.

Proprio in questa occasione di convivialità il segretario, **Matteo Lugaro** ha sottolineato l'importanza di una collaborazione, che non sia però finalizzata solo ad un reciproco invito alle diverse manifestazioni che vengono organizzate, ma che possa avviare una crescita della professione del Perito Trasporti anche, per esempio, l'organizzazione delle giornate di aggiornamento professionale aperte ai propri associati che AIPerT ha ripreso ad organizzare con assiduità in questi anni.

La necessità di avviare una sinergia concreta tra le Associazioni del settore, è stato uno degli argomenti dell'introduzione ai lavori ripreso anche da **Arecco**: *"Questo convegno può anche essere visto come continuità con una precedente manifestazione organizzata a Genova dal Propeller Club Port of Genoa, sia per la presenza di diverse associazioni"*,

ricordando che a Roma era presente proprio il Propeller di Genova nella figura della sua Presidente **Giorgia Boi**, ma era presente anche l'Associazione AIPAM con l'Ing. **Antonio Prisco**, l'ANIA di cui abbiamo già fatto menzione, ed anche Associazioni in rappresentanza del mondo del trasporto su gomma.

“La seconda ragione di questo filo rosso virtuale con Genova” aggiunge Arecco “è rappresentata dalla centralità del Perito Trasporti, infatti, come a Genova anche a Roma si vuole rimarcare l'importanza di questa figura professionale”.

Va sottolineato che proprio in riferimento alla centralità del ruolo di Perito Trasporti, gli interventi degli Associati AIPeT, Periti Trasporti, Chiara De Angelis, Simone Biagiotti e Francesco Romano sono stati determinanti per comprendere alcune delle peculiarità del mondo del trasporto delle merci a cui solo il Perito Trasporti può dare risposte competenti.

In questo contesto, abbiamo ricevuto e volentieri pubbli-

chiamo i contributi forniti gentilmente dalla Prof.ssa Giorgia Boi, Accademica e Presidente del Propeller Club Port of Genoa, che - si ricorda - è intervenuta come moderatore della giornata e che in questa veste ha saputo cogliere l'importanza di alcuni aspetti focali del trasporto merci, dell'Avv. Stefano Taccioli, Studio Ghelardi e Associati di Genova, che ha guidato in tandem con Paolo Gianetta la tavola rotonda e che ha affrontato alcuni aspetti normativi, dell'Avv. Francesca D'orsi, Studio Legale d'Orsi Roma, relatore della giornata con un tema piuttosto inedito e della Dott.ssa Emanuela Bonci, Howden Assiteca, che ha preso parte alla tavola rotonda e che ha toccato alcuni aspetti molto pratici della gestione delle polizze trasporti.

Ancora una volta, con questo Convegno, AIPeT ha posto in primo piano la figura del Perito Trasporti sottolineando quanto siano importanti professionalità e competenza che si raggiungono con un continuo aggiornamento ed in questo contesto la sinergia tra le varie Associazioni è senza dubbio un valore aggiunto che può andare a beneficio di tutto il mercato.

Prof.ssa Giorgia BOI - Presidente Propeller Club Port of Genoa

Il tema dei danni al carico trasportato costituisce indubbiamente un nodo focale delle problematiche che ruotano attorno al settore dei trasporti.

In questa ottica, particolare rilievo assumono alcuni aspetti peculiari, quali quelli afferenti al rifiuto del carico da parte del destinatario, l'onere della prova del danno ed i connessi obblighi di mitigazione e salvataggio che in egual misura offrono diversi spunti di riflessione.

Tali aspetti, infatti, impongono non solo valutazioni sotto il profilo tecnico-operativo che, già di per sé, costituiscono un momento rilevante ove si consideri il complesso delle attività e delle articolate competenze richieste in materia ad un perito, ma anche e ben diverse valutazioni che costituiscono un imprescindibile corredo.

In primis, va certamente tenuto conto sia del dato normativo, non sempre efficacemente e compiutamente espresso, sia del dato giurisprudenziale che spesso, attraverso variegate sentenze, offre risposte di segno diverso, creando così ulteriori interrogativi circa i comportamenti, le obbligazioni e le responsabilità dei soggetti coinvolti.

Ma va anche tenuto conto dei profili assicurativi, relativi al mezzo, alle merci ed alle responsabilità, che sempre impongono attenti accertamenti e congrue valutazioni a supporto delle richieste di indennizzo svolte dalle parti interessate.

Il dibattito che scaturisce dall'incontro sinergico di tutte le professionalità coinvolte si rivela a questo punto di estremo interesse, permettendo di confrontare diverse esperienze e punti di vista e di trovare spunti che consentano, attraverso un confronto aperto, sia di dare risposte efficacemente univoche alle esigenze del settore, sia di offrire metodi uniformi di operatività e di migliore comprensione dei contenuti di tutte le attività professionali che confluiscono nei processi connessi all'accertamento dei danni al carico trasportato.

In questa ottica, particolare rilievo assumono alcuni aspetti peculiari, quali quelli afferenti al rifiuto del carico da parte del destinatario, l'onere della prova del danno ed i connessi obblighi di mitigazione e salvataggio che in egual misura offrono diversi spunti di riflessione.

Tali aspetti, infatti, impongono non solo valutazioni sotto il profilo tecnico-operativo che, già di per sé, costituiscono un momento rilevante ove si consideri il complesso delle attività e delle articolate competenze richieste in materia ad un perito, ma anche e ben diverse valutazioni che costituiscono un imprescindibile corredo.

In primis, va certamente tenuto conto sia del dato normativo, non sempre efficacemente e compiutamente espresso, sia del dato giurisprudenziale che spesso, attraverso variegate sentenze, offre risposte di segno diverso, creando così ulteriori interrogativi circa i comportamenti, le obbligazioni e le responsabilità dei soggetti coinvolti.

Ma va anche tenuto conto dei profili assicurativi, relativi al mezzo, alle merci ed alle responsabilità, che sempre impongono attenti accertamenti e congrue valutazioni a supporto delle richieste di indennizzo svolte dalle parti interessate.

Il dibattito che scaturisce dall'incontro sinergico di tutte le professionalità coinvolte si rivela a questo punto di estremo interesse, permettendo di confrontare diverse esperienze e punti di vista e di trovare spunti che consentano, attraverso un confronto aperto, sia di dare risposte efficacemente univoche alle esigenze del settore, sia di offrire metodi uniformi di operatività e di migliore comprensione dei contenuti di tutte le attività professionali che confluiscono nei processi connessi all'accertamento dei danni al carico trasportato.

Avv Francesca d'ORSI - Studio Legale d'Orsi Roma

Nel corso del Convegno Aipert *“Rifiuto del carico e prova del danno - Obblighi di mitigazione e salvataggio”* tenutosi a Roma il 19 maggio 2023 ho affrontato il tema dei danni diretti ed indiretti in caso di rifiuto del carico. L'intervento trattava preliminarmente il tema della responsabilità per inadempimento. Partendo dall'art. 1218 c.c. in tema di responsabilità del debitore, si sono tratteggiate le differenze con la responsabilità per inadempimento del vettore. In tema di disciplina generale in materia di adempimento delle obbligazioni, foriera di responsabilità è la mancata esatta esecuzione della prestazione sia in termini di inadempimento che di ritardo nella prestazione. Nell'ambito del contratto di trasporto, la prestazione del vettore enunciata dall'art. 1678 c.c. è quella del trasferimento della cosa da un luogo ad un altro; il vettore in termini di corretta esecuzione della prestazione - ha altresì una obbligazione accessoria e strumentale di custodia del bene, obbligazione che nasce dall'affidamento (receptum) della cosa da trasportare.

Analizzate le categorie di danno risarcibili a fronte di un inadempimento contrattualmente rilevante, si è rilevato come la distinzione tra danni diretti e danni indiretti non è prevista dal nostro codice civile, ma è elaborata dalla giurisprudenza in via interpretativa da alcune norme in esso presenti per distinguere più facilmente le diverse tipologie di danni derivanti da un inadempimento contrattualmente rilevante. Come si è analizzato, si possono individuare essenzialmente quattro categorie: oltre ai danni materiali diretti (danno subito dal bene per effetto dell'inadempimento, come conseguenza diretta dell'azione o omissione del soggetto responsabile), vi sono i danni materiali consequenziali, ovvero quelli che si verificano, per effetto del danno diretto, non direttamente sul bene, ma in modo conseguente, ovvero dalla loro intrinseca organizzazione, finalizzata all'utilizzo del bene. Ad esempio, il danno consequenziale è quello che, in ambito farmaceutico, si ha quando per effetto del danno materiale diretto su un oggetto che per essere funzionale deve essere utilizzato con un altro che, anche se non ha subito danni ovvero non è stato interessato in modo diretto dall'evento, non può essere utilizzato senza quello andato danneggiato e quindi va distrutto. Quindi si intende perduto, perché va distrutto o comunque diviene inutilizzabile, ancorché effettivamente privo di danni materiali e diretti. A questi si aggiungono i danni immateriali diretti, ovvero i danni connessi ai beni il cui valore differisce dal costo puramente materiale degli stessi, ma riguardano la funzione del bene stesso. Ad esempio, nel caso di trasporto di beni informatici (pc, archivi e server), i quali apparentemente (esternamente) non presentano danni, ma hanno un danno interno, ovvero un danno materiale diretto ai componenti di memoria, in quel caso oltre al danno materiale e diretto vi è un danno immateriale diretto derivante dalla perdita dei dati in esso contenuti e i danni immateriali indiretti che sono tutti quelli che non riguardano la materialità delle cose e che sono conseguenza indiretta di un evento. Tali danni non sono solo quelli da inattività parziale o totale, ma anche quelli derivanti ad esempio dall'impossibilità di ricostruire o rimpiazzare il bene. È un danno quindi che non attiene alla materialità del bene danneggiato, ma si configura come un lucro cessante (danno immateriale) conseguente (danno indiretto) ad un altro evento dannoso (materiale e diretto).

Nella disciplina del trasporto, il danno risarcibile dal vettore secondo il receptum (art. 1693 c.c. sgg) è il

danno da perdita ed avaria, ma ciò non esclude in linea di principio che il vettore, secondo le norme sull'indennizzo in generale (art. 1223 sgg. c.c.), possa essere chiamato anche per i danni indiretti ed anche per il ritardo. Tali danni – indiretti, sono soggetti ad un rigoroso onere probatorio. I riflessi assicurativi della problematica dei danni indiretti non sono stati affrontati e si pone sicuramente il problema in quanto le polizze trasporti- in particolare responsabilità civile vettoriale – coprono, in linea di principio, esclusivamente i danni materiali e diretti.

Avv. Stefano TACCIOLI - Ghelardi e Associati Studio Legale

Al fine di valutare la sussistenza dei presupposti per la reiezione di una partita di merci e/o per la corrispondenza di un indennizzo assicurativo è necessario che il perito stabilisca se la stessa abbia subito un "danno". Per fare ciò occorre preliminarmente chiarire cosa sia - nei trasporti di cose e nelle assicurazioni delle merci trasportate - il "danno".

La normativa (artt. 1693 cod. civ. e 521 cod. nav.) ed i capitoli assicurativi (Polizza Italiana Merci Trasportate e Institute Cargo Clauses) del settore ricollegano sempre il "danno" alla "perdita" o all'"avaria" della merce. Pertanto, perché vi sia "danno" occorre che le merci trasportate ed assicurate risultino perdute o avariate.

"Perdita" significa indisponibilità totale o parziale (perdita di quantità) delle cose ricevute in consegna per il trasporto: quindi non solo la distruzione, ma anche lo smarrimento, la sottrazione, e la definitiva indisponibilità giuridica delle cose ricevute in consegna per il trasporto.

Si ha invece "avaria" quando le cose trasportate siano colpite da un evento che ne alteri le qualità o caratteristiche sostanziali e/o strutturali, tale per cui le stesse subiscono una diminuzione di valore.

È appena il caso di precisare che l'avaria, ove sia tale da togliere alle cose trasportate ogni valore, equivale a perdita totale.

Dunque, per valutare la fondatezza di una reiezione del carico o, più in generale, di un reclamo relativo a merci trasportate occorre che il perito accerti (i) se nel corso del trasporto si sia verificato un evento che ha colpito dette merci nella loro materialità e (ii) se tale evento abbia determinato la loro alterazione con conseguente deprezzamento (avaria) oppure la loro perdita.

Vi sono però tipologie di merci-quali i prodotti alimentari ed i medicinali- che in taluni casi, indicati dalla legge, possono e devono essere considerate perdute, per ragioni di sicurezza, anche in assenza di eventi che le abbiano colpite nella loro materialità.

In relazione ai prodotti alimentari sono stati emanati il Regolamento (CE) n. 178/2002, che detta il quadro generale per la sicurezza alimentare nella UE e quindi il Regolamento (CE) n. 852/2004 che-applicandosi alla produzione primaria, include le attività di trasporto, magazzinaggio e manipolazione delle merci- promuove l'elaborazione di manuali di corretta prassi operativa in materia di igiene e l'applicazione dei principi del sistema HACCP per l'accertamento e la prevenzione dei rischi.

In Italia, in esecuzione di dette normative, è stato elaborato il Manuale di corretta prassi igienica delle aziende che operano nello stoccaggio e distribuzione di prodotti alimentari (approvato dal Ministero della Salute in data 7.11.2014 e pubblicato Gazzetta Ufficiale serie generale n. 295 del 19.12.2015), il cui art. 6.2 prevede che nei casi di confezioni primarie (ossia quelle a contatto con il prodotto) che si presentino danneggiate il prodotto si può considerare prudenzialmente non idoneo al consumo alimentare e che, come unica opzione alternativa volta a considerare il prodotto come idoneo al consumo si deve procedere alle opportune indagini, ad esempio esami di laboratorio, per valutarne la sicurezza alimentare.

In ambito internazionale è stato, invece, concluso l'Accordo ATP (Ginevra 1970, ratificato e reso esecutivo con L. 264/1977, oltre al Regolamento di esecuzione di cui al DPR n. 404 del 29.5.1979) sul trasporto degli alimenti deperibili.

Per quanto riguarda i medicinali, invece, il legislatore comunitario ha elaborato, dapprima, le Linee-guida in materia di buona pratica di distribuzione dei medicinali 94/C63/03 e poi le Linee guida sulle buone pratiche di distribuzione dei medicinali per uso umano 2013/C 343/01. Quindi, in accordo con gli orientamenti co-

munitari, in Italia è stato emanato il Decreto Ministeriale 6 luglio 1999 (Ministero della sanità), "Approvazione delle linee direttrici in materia di buona pratica di distribuzione dei medicinali per uso umano", nel quale si stabilisce (art. 3.8) che i medicinali col sigillo rotto, con la confezione danneggiata, o sospetti di possibile contaminazione devono essere ritirati dalle scorte di merce vendibile e vanno mantenuti in un'area adibita ai prodotti respinti chiaramente contrassegnata, in modo che questi non possano essere venduti per errore o contaminino le altre merci.

Dott.ssa Emanuela Bonci - Howden Assiteca

Il mio intervento si è inserito al termine del dibattito aperto in occasione della tavola rotonda, nella quale si sono espressi prima di me gli assicuratori indicando come opportunamente valutabile una clausola specifica nella quale regolamentare i problematici casi di "rifiuto prudenziale del carico".

Dal punto di vista del broker, è stato sottolineato che proprio in queste situazioni emerge il nostro ruolo di consulente, sia nella fase prioritaria di assunzione del rischio dove una due diligence approfondita è basilare, sia nella fase di analisi del sinistro occorso.

Concentrandoci nell'ambito di quest'ultima, è stata sottolineata l'importanza di valutare prioritariamente se la polizza interessata è una polizza merci o una polizza di responsabilità, se l'assistenza deve essere fornita ad un proprietario merci o ad un vettore.

Nell'ambito della polizza merci, se la medesima prevede espressamente una disciplina taylor made, il problema si risolve ab origine. Nell'ambito della polizza di responsabilità vettoriale e/o nel caso in cui l'assistenza debba essere fornita ad un vettore, è necessario illustrare al cliente che esiste per legge un limite di responsabilità vettoriale diverso a seconda della tipologia di trasporto e del suo carattere nazionale o internazionale, inquadrando prioritariamente la fattispecie critica.

Nel caso in cui quest'ultima coinvolga la responsabilità del vettore infatti può esistere una discrepanza corporosa tra il valore merce e appunto il limite vettoriale, ossia l'importo corrispondente al tetto massimo previsto da leggi e convenzioni internazionali in capo al vettore a sua tutela.

Senza entrare nel merito della descrizione dei vari limiti di responsabilità vettoriale che pure comportano una maggiore o minore discrepanza appunto con il valore merce, è stata sottolineata l'importanza di tenere conto dei rapporti commerciali del nostro cliente con i propri, perché la nostra è una gestione assicurativa che non può tuttavia non essere cosciente e non avere una sensibilità verso la realtà concreta del nostro assicurato ed i delicati equilibri che questa comporta.

Il tentativo di salvaguardia da parte del contraente di polizza proprio delle relazioni commerciali determina spesso il crearsi di dibattiti accesi in merito ai concetti di interesse assicurabile, onere della prova, minimizzazione del danno oltre che un nostro vaglio/approfondimento della sostanza della contrattualistica esistente.

Nella gestione specifica di ogni vertenza, ruolo fondamentale ha il perito che può supportare il broker nel far comprendere all'assicurato le problematiche sottese a questi casi contribuendo a dare un taglio pratico ad elementi teorico/tecnici che noi illustriamo, calandoli nella realtà del sinistro. Normalmente questa sinergia, che passa anche attraverso l'intervento della figura dell'account, contribuisce a garantire una comprensione che attenua le posizioni iniziali spesso intransigenti dei vari soggetti coinvolti.

Imprescindibile e fondamentale per il broker è mantenere accanto in tutte queste fasi un dialogo intenso con gli assicuratori tramite il quale si giunge per la quasi totalità dei casi alla definizione tecnica del sinistro con soddisfazione di tutte le parti che hanno compreso i propri diritti connessi al contratto assicurativo.

Nel denegato caso in cui si intuisca che ciò non è possibile, è fondamentale per un buon broker saper valutare la necessità di suggerire un intervento legale senza compiere atti che pregiudichino la predisposizione di un'ideale linea difensiva fin dall'inizio e supportare il legale nella soluzione della vertenza, senza considerarsi in ciò sminuito nel suo ruolo, ma anzi certo che anche in questo caso verrà data al cliente la migliore strada per trovare una soluzione alla complessità del sinistro occorso.