

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Chiarito dalla UK Commercial Court il termine per reclamare danni in caso di consegna errata dopo lo sbarco

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 11th, 2022

*Contributo a cura di avv. Davide Magnolia **

** Lca Studio Legale*

Chiunque operi nel mondo dei trasporti via mare soggetti al sistema delle Regole dell’Aja –Visby (d’ora in poi “HVR”) sa che i reclami nei confronti del vettore per i danni alle merci sono preclusi (o, più correttamente, decaduti) se gli interessati al carico non promuovono un’azione giudiziaria entro un anno dall’arrivo delle merci. Di prassi, la data di sbarco della merce è il primo aspetto da verificare quando si riceve (lato *carrier*) o si aziona (lato merce) un *claim* marittimo perché, superato l’anno, il vettore marittimo gode di una sorta di immunità difficile da superare. Questa regola aurea dei *claim* marittimi deriva dall’articolo III (6) delle HVR secondo cui “*the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period, may however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen*”.

Dunque, passato l’anno dalla consegna o dal termine entro il quale le merci avrebbero dovuto essere consegnate, il vettore marittimo (salvo, ovviamente, non abbia concesso proroghe o estensioni) può tirare un sospiro di sollievo e, citando l’espressione di Lord Bingham, “*enable the ship owner to clear his books*”.

Una recente sentenza della [UK Commercial Court](#), segnalata dagli avvocati Tom Turner, Colin Lavelle e Richard Allingham dello studio legale Hill Dickinson LLP, si è pronunciata proprio sull’applicabilità del termine annuale di decadenza dell’articolo III (6) delle HVR in un caso di *misdelivery* (errata consegna) della merce successiva e non contestuale alle operazioni di sbarco.

Il caso riguardava un carico di 85.510 MT di carbone (rappresentato da 13 polizze di carico) trasportato via nave dall’Indonesia all’India, dove veniva scaricato e lasciato giacente in *stockpiles* per la successiva consegna ai vari aventi diritto. La domanda di risarcimento nei confronti del vettore, per una presunta *misdelivery* del cargo, veniva promossa dopo circa due anni dalle operazioni di sbarco della merce. La sentenza ha sciolto un nodo interpretativo che non era mai stato portato in precedenza all’attenzione delle corti inglesi e che aveva diviso i principali

commentatori sia di *common law* che di *civil law*. Il tema è particolarmente importante perché riguarda i casi in cui la *discharge* della merce dalla nave e la *delivery* non coincidono.

Sul punto il Giudice, Sir William Blair, ha deciso che il termine *delivery* debba avere una connotazione ampia perché, proprio sulla scorta delle HVR, l'obbligo di custodia del vettore e le conseguenti responsabilità permangono, richiamando le esatte parole della sentenza, sino alla *true delivery*. In estrema sintesi, il termine *delivery* deve essere interpretato come *true delivery* che può, quindi, non coincidere temporalmente con la *discharge*. La Corte è, quindi, giunta alla conclusione che il termine annuale di decadenza deve applicarsi anche ai claim per *misdelivery* occorsi dopo la scaricazione “*a conclusion which avoids the necessity for fine distinctions as to the point at which discharge ends*” e che appare in linea con la finalità dell’istituto della decadenza che è quella di consentire al vettore di tirare una riga su tutti i claim derivante dal contratto di trasporto.

La pronuncia ha quindi confermato il lodo arbitrale (di cui costituiva appello) che aveva sancito la decadenza dell’azione nei confronti del vettore marittimo. Secondo [Richard Allingham, legal director](#) dello studio legale Hill Dickinson LLP, si tratta di una decisione apprezzabile perché colma una lacuna interpretativa dell’articolo III (6) delle Regole dell’Aia-Visby nell’ipotesi in cui la *discharge* e la *delivery* della merce non coincidano. I vettori potranno ora contare su una certezza in più, ossia sul fatto che il termine di decadenza annuale si applicherà non solo ai claim originati nel corso del trasporto marittimo ma anche a quelli successivi allo sbarco e fino al momento della *delivery*. Resta da approfondire se e quali saranno i possibili riflessi interpretativi di una tale pronuncia nel nostro ordinamento nei casi, ad esempio, di polizze di carico che, pur soggette alla legge italiana, incorporino le HVR.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, October 11th, 2022 at 10:05 am and is filed under [Senza categoria](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.