Lettera di vettura marittima

Posted by Sara Martucciello on 20 May 2015 at 12:00 AM

Negli ultimi anni si sta assistendo ad una profonda trasformazione delle modalità con cui viene svolta la compravendita internazionale di merci via mare a causa della modernizzazione dei traffici e delle nuove tecnologie che oggigiorno vengono applicate ai trasporti di qualsiasi tipo.

Tutte queste circostanze hanno provocato molteplici modificazioni nella prassi delle transazioni commerciali tra gli Stati.

L'evoluzione dei traffici mercantili ha influito anche sul ruolo della polizza di carico*(Bill of Lading*), ossia il documento rilasciato dal vettore (*carrier*) in occasione della stipulazione di un contratto di trasporto marittimo di cose con il caricatore (*shipper*) che ne attesta l'imbarco su una determinata nave, certifica la presa in carico delle merci da parte del vettore marittimo e/o del raccomandatario, comprova l'esistenza e il contenuto del contratto posto in essere (art. 459 cod. nav).

Come è noto, il documento in questione è titolo di credito negoziabile, in quanto attribuisce al possessore il potere di trasmettere diritti sulla merce, anche durante il viaggio, mediante semplice girata, può essere nominativa, all'ordine o al portatore (art. 464 cod. nav.) ed è titolo rappresentativo delle merci in forza del quale il legittimo possessore in buona fede di tale documento può ritirare le merci a destino (art. 467 cod. nav.).

L'evoluzione tecnologica dei trasporti ha enormemente ridotto i tempi di trasferimento delle merci dal porto di caricazione a quello di destino per effetto dell'accresciuta velocità delle navi ma a questa non è seguita una parallela accelerazione delle operazioni documentali che si accompagnano alla vendita marittima.

La lettera di vettura marittima, conosciuta anche come *express bill of lading* o ancora not negotiable *waybill*, è sempre nominativa, non è documento rappresentativo di legittimazione, ma, come la polizza di carico, attesta l'esistenza di un contratto di trasporto marittimo delle merci tra mittente e vettore, ed è emessa da quest'ultimo (o dal comandante della nave o dal raccomandatario su sue precise disposizioni).

Contrariamente poi alla polizza di carico, essa viaggia insieme alla merce.

Ad esempio, per quanto concerne il trasporto di linea, si sono venuti formando formulari denominati *"Liner Bill of Lading"* i quali vengono emessi da compagnie di navigazione in rapporto a viaggi di linea regolari e, per ciò che riguarda il trasporto di contenitori sono apparsi i formulari "*Container Bill of Lading*".

Con l'affermazione del trasporto multimodale e, la conseguente articolazione del trasporto merci in più fasi, si è venuta formando la cd. *"Marine Bill of Lading"* (anche denominata *"Ocean Bill of Lading"*, riguardante, accanto alla tratta marittima, anche quella terrestre o su acque interne).

La diffusione di tale modalità di trasporto ha poi causato una serie di problemi per ciò che attiene alla posizione giuridica di chi lo assume e la disciplina della sua responsabilità.

Per motivi strettamente pratici si è passati dalla cd. *"Through Bill of Lading"* (o polizza diretta), utilizzata nell'ipotesi di trasporto effettuato da più vettori e, con modalità diverse, quando il luogo di ritiro o di riconsegna della merce è diverso dal porto, alla "*Combined Bill of Lading*" che copre tutte le fasi del trasporto combinato.

Ulteriori specializzazioni si hanno con i seguenti tipi di polizza di carico: *Charterer bill of lading* (emessa dal noleggiatore/vettore); *Shipowner bill of lading* (emessa dall'armatore/vettore); *Non vessel operating carrier bill of lading* (in generale quelle emesse da un soggetto che si assume il trasporto ma non è proprietario della nave); *Surrendered bill of lading* (restituita all'agente anziché all'armatore/vettore).

CONVENZIONE DI BRUXELLES (CB)

E' nota anche con il nome dei suoi successivi aggiornamenti:

-APPLICABILITA'

Automatica, se il porto di partenza e il porto di arrivo si trovano in due Paesi diversi;

-RESPONSABILITA' DEL VETTORE

Per merce a bordo nave, da paranco a paranco;

-LIMITE MASSIMO DI RISARCIMENTO

Il maggiore tra: 2 DSP (ca € 2,5 per kg/lordo di merce) o 666,67 DSP per ogni collo o unità di carico);

-VALORE DELLA MERCE

In base ai listini di borsa o, in mancanza, al valore usuale delle merci della stessa

natura e qualità, con riferimento al luogo e al giorno in cui le merci sono state scaricate o quelli in cui avrebbero dovuto esserlo.

-CAUSE DI ESCLUSIONE DELLA RESPONSABILITA'

1. vizio originario della merce;

2. difetto di imballaggio;

3. caso fortuito;

4. forza maggiore;

5. fatto proprio del mittente o del destinatario.

-TERMINE PER ELEVARE LA RISERVA PER DANNO APPARENTE

Al momento della consegna.

-TERMINE PER ELEVARE LA RISERVA PER DANNO APPARENTE

Entro 3 giorni dalla consegna.

-RITARDATA CONSEGNA

Manca la previsione, di fatto, del termine oltre il quale scatta la ritardata consegna e, pertanto, non è prevista neanche l'ipotesi del risarcimento del danno da ritardo, quindi tale danno non è risarcibile.

-PERDITA DELLA MERCE

Quando decorrono 3 mesi dal giorno prestabilito per l'arrivo della merce a destinazione senza che della merce si abbiano notizie.

Sara Martucciello

info@studiomartucciello.it

Avvocato in Salerno

.