

INTERVENTI

LA SISTEMATICA DEI CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELLA NAVE NELL'ORDINAMENTO FRANCESE

FIorenza PRADA

Italian Codice della navigazione and French Code des transports both know shipping contracts: in particular French Code des transports differentiates between «affrètement» and transport, depending on the object of the contract; even in Italian Codice della navigazione there are three types of contracts («locazione», «noleggjo» and transport). This article focuses on French legal framework in order to examine if there are similarities and differences referring to Italian legislation.



SOMMARIO: 1. Premessa. I contratti di utilizzazione della nave nell'impostazione del *Code des transports*. – 2. I contratti di *affrètement*. – 3. Il contratto di *transport* e la responsabilità del vettore marittimo. – 4. La sistematica del codice della navigazione e del *Code des transports*: alcune riflessioni conclusive.

1. *Premessa. I contratti di utilizzazione della nave nell'impostazione del Code des transports* – Il diritto della navigazione francese conosce due tipologie contrattuali che regolano l'utilizzazione della nave (1); i contratti di *affrètement* (2) e il contratto di *transport*.

In precedenza, il *Code de Commerce* (3) così come l'*Ordonnance de la Marine*

(1) Nella dottrina francese, sui contratti di utilizzazione della nave, fra tutti cfr. A. DESJARDINS, *Traité de droit commercial maritime*, vol. III, *Des Gens. Du contrat d'affrètement. Du transport des passagers*, 1878-1890; G. RIPERT, *Droit maritime*, in *Traité général théorique et pratique de droit commercial*, t. II, Parigi, 1914, 1; J. BONNECASE, *Traité de droit commercial maritime*, Parigi, 1923; G. RIPERT, *Précis de droit maritime*, Parigi, 1939, 173; R. RODIÈRE, *Traité général de droit maritime*, t. I e II, *Affrètements et transports*, Parigi, 1968; E. DU PONTAVICE – P. CORDIER, *Transport et affrètement maritimes*, Parigi, 1990. Nella dottrina francese più recente cfr. P. DELEBECQUE, *Droit maritime*, Parigi, 2020, 475; P. CHAUMETTE, *Droits maritimes*, Parigi, 2021, 511; P. BONASSISES – C. SCAPEL – C. BLOCH, *Traité de droit maritime*, Parigi, 2022, 621; G. PIETTE, *Droit maritime*, Parigi, 2023, *Deuxième partie*.

(2) Il termine trova la sua origine linguistica nell'olandese *vrecht*, da cui poi è derivato il francese *fret*.

(3) *Loi 15.9.1807* promulgata il 25.9.1807.

del 1681 distinguevano, nell'ambito dei contratti di utilizzazione della nave, i *chartes-parties*, gli *affrètemens* e i *nolissemens*: tutti erano genericamente qualificati come contratti di *louage* (locazione) della nave e, pertanto, ad essi erano dedicate disposizioni analoghe (artt. 273-276 *Code de Commerce* e art. 1, livre III *Ordonnance de la Marine*). In particolare, l'*Ordonnance de la Marine* specificava che la denominazione del contratto variava non già in considerazione delle obbligazioni dedotte, bensì esclusivamente in ragione del luogo ove si svolgeva il transito della nave: erano *affrètement* quei contratti concernenti navi che percorrevano rotte oceaniche e *nolissement* i contratti che contemplavano un viaggio che si svolgeva nel Mare Mediterraneo (4)

2. *I contratti di affrètement* – I contratti di *affrètement* si distinguono in *affrètement coque-nue*, *affrètement à temps* e *affrètement au voyage* (5), tutti definiti e regolati dal *Code des transports*.

In materia di *affrètement* vige la più ampia libertà contrattuale delle parti, tanto che l'art. L5423-1 *Code des transports*, posizionato dal legislatore francese in *incipit* del *Chapitre III* dedicato all'*affrètement*, dispone che le norme del codice sono meramente suppletive rispetto a quanto le parti hanno inteso concordare: ne consegue che, nel concreto, il regime giuridico dei contratti di *affrètement* è il libero prodotto della volontà delle parti, come risultante dal documento tipo (*charte-partie*) (6) e solo in caso di lacune nelle pattuizioni *inter partes* sovviene il disposto del *Code des transports* (7).

L'*affrètement coque-nue* viene definito dall'art. L5423-8 *Code des transports* come il contratto, attraverso il quale un soggetto (*fréteur*) si impegna, verso pagamento di un corrispettivo, a mettere a disposizione di un altro soggetto (*affréteur*) una nave determinata, non armata, né equipaggiata, oppure con armamento ed equipaggiamento incompleti, per un tempo determinato. La funzione consueta del contratto è quella di ripartire tra due soggetti il finanziamento e la costruzione della nave da un lato (che spettano di norma ad un istituto di credito-*fréteur coque-nue*), e l'armamento e l'equipaggiamento della nave dall'altro lato (che competono all'*affréteur*-armatore): ne discende che la proprietà della

(4) *Article premier, livre troisième, titre premier dell'Ordonnance de la marine.*

(5) Tale tripartizione non è una novità introdotta dal *Code des transports* del 2010, essendo già nota sia alla *loi n°420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes* sia al *décret n°1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*.

(6) *Article R5423-1 Code des transports.*

(7) Conformemente, l'art. R5423-1 *Code des transports*: "*Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et, à défaut, par les dispositions des articles L5423-1 à L5423-14 et par celles du présent chapitre*".

nave spetta all'istituto di credito-*fréteur coque-nue*, mentre la gestione commerciale e nautica competono all'*affréteur*-armatore ⁽⁸⁾.

Così definito, il contratto di *affrètement coque-nue* presenta tratti comuni al contratto di locazione di nave ⁽⁹⁾, come disciplinato dagli artt. 376 e ss cod. nav.

Conformemente alla locazione di nave disciplinata dal diritto della navigazione italiano, la nave deve essere consegnata dal *fréteur* (locatore) in buono stato di navigabilità e incombono al locatore le spese per le riparazioni dovute a vizio proprio della nave (artt. R5423-4 e R5423-5 *Code des transports*, art. 379 cod. nav.); l'*affréteur*, per contro, deve utilizzare la nave conformemente alla sua destinazione naturale (art. R5423-6 *Code des transports*, art. 381 cod. nav.) e sono a suo carico le spese per le riparazioni e sostituzioni diverse da quelle che competono al locatore (artt. R5423-7 *Code des transports*); alla scadenza del contratto, la nave deve essere restituita dall'*affréteur* al *fréteur* nello stato in cui è stata in origine consegnata, salva l'usura connessa al normale logorio (artt. R5423-8 *Code des transports*) e, in caso di ritardata consegna, è dovuta all'*affréteur* una indennità, calcolata per i primi 15 giorni in misura pari corrispettivo pattuito nel contratto e, successivamente, al doppio del predetto corrispettivo (artt. R5423-9 *Code des transports*; similmente l'art. 382, co. 2, cod. nav. prevede che nel caso di ritardo nella riconsegna per fatto del conduttore, per un periodo non eccedente la decima parte della durata del contratto, è dovuto al locatore un corrispettivo in misura doppia di quella stabilita nel contratto).

L'*affrètement à temps* è il contratto mediante il quale il *fréteur* si obbliga a mettere a disposizione dell'*affréteur* una nave armata ed equipaggiata, e dunque già predisposta per la navigazione, per un tempo determinato (art. L5423-10 *Code des transports*), verso corrispettivo (*fret*) dovuto mensilmente e in via anticipata, decorrente dal giorno in cui la nave è messa a disposizione dell'*affréteur*

⁽⁸⁾ P. CHAUMETTE, *Droits maritimes*, cit., 515; P. BONASSISES - C. SCAPEL - C. BLOCH, *Traité de droit maritime*, 634. Chaumette precisa che vi sono diverse ragioni sottese all'utilizzo di tale tipologia contrattuale: si tratta essenzialmente di motivazioni di natura economica, come ad esempio la possibilità di beneficiare dei vantaggi connessi ad una legislazione fiscale di favore, la cui bandiera viene battuta da quella determinata nave oggetto di un *affrètement coque-nue*.

⁽⁹⁾ Sul contratto di locazione di nave come disciplinato dal codice della navigazione italiano, senza pretesa di esaustività, si rinvia a: S. BONDUÀ, *Della locazione di nave*, in *Dir. mar.*, 1943, 66; A. FIORENTINO, *I contratti navali: locazioni di navi e di aeromobili. Noleggio. Trasporto di persone e di cose. Rimorchio*, Napoli, 1959; E. SPASIANO, *La locazione di nave o di aeromobile*, in *Riv. dir. nav.*, 1959, 287; A. LEFEBVRE D'OVIDIO, *Locazione di nave e di aeromobile*, in *Riv. Dir. Nav.*, 1964, 27; G. ROMANELLI, *La locazione di nave o di aeromobile*, Milano, 1965; D. GAETA, *Locazione di nave e di aeromobile*, in *Enc. Dir.*, Roma, 1974, 1022; G. ROMANELLI - G. SILINGARDI, *Locazione di nave o di aeromobile*, in *Enc. Giur.*, Roma, 1990, 2; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo - Parte seconda*, Milano, 1990, 290.

secondo le condizioni contrattualmente pattuite⁽¹⁰⁾: tale contratto si avvicina, dunque, al contratto di noleggio⁽¹¹⁾ a tempo, disciplinato dagli artt. 384 e ss. cod. nav.

L'aspetto essenziale dell'*affrètement à temps*⁽¹²⁾ è la suddivisione tra *gestion nautique* e *gestion commerciale du navire*: il *fréteur* – similmente al noleggiante – è responsabile della gestione nautica⁽¹³⁾ della nave, e dunque della sua attitudine alla navigazione e della sua conduzione in mare, dovendo pertanto sostenere i costi di armamento e di mantenimento della nave, nonché degli stipendi dei componenti dell'equipaggio, ed altresì stipulare i necessari contratti di assicurazione a copertura del bene nave (*assurances sur corps*); invece all'*affréteur* – così come al noleggiatore – compete la gestione commerciale della nave, e pertanto il caricamento delle merci e la corresponsione delle spese connesse (come ad esempio le tasse portuali e di sbarco).

Infine, attraverso l'*affrètement au voyage*, il *fréteur* mette a disposizione dell'*affréteur*, in tutto o solo in parte, una nave determinata⁽¹⁴⁾, al fine di compiere uno o molteplici viaggi (art. L5423-13 *Code des transports*): il corrispettivo (*fret*) che l'*affréteur* deve corrispondere al *fréteur*, di norma al momento dell'imbarco della merce prima della partenza della nave⁽¹⁵⁾, è determinato in ragione della quantità di merce trasportata ed in misura forfettaria, nel senso che esso è dovuto qualunque sia la quantità del carico, ancorché inferiore rispetto a quanto stabilito in contratto⁽¹⁶⁾.

⁽¹⁰⁾ Article R5423-15 *Code des transports*.

⁽¹¹⁾ Sul contratto di noleggio, si rinvia in dottrina, senza pretesa di esaustività, a: G. ROMANELLI, *Profilo del noleggio*, Milano, 1979; F. BERLINGIERI, *Il noleggio*, in *Dir. Mar.*, 1983, 113; E. SPASIANO, *Contratto di noleggio*, Milano, 1986; A. FLAMINI, *Il noleggio e il problema della sua individuazione*, Napoli, 1988; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo – Parte seconda*, cit., 399; L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, Milano, 2006; A. ANTONINI, *Il noleggio*, in *Trattato breve di diritto marittimo, vol. II – I contratti di utilizzazione della nave e la responsabilità del vettore* (coordinato da A. ANTONINI), Milano, 2010, 584;

⁽¹²⁾ Che è, invero, estraneo all'*affrètement au voyage*, come stabilito dall'art. R5423-19 *Code des transports*, permanendo in capo al *fréteur* sia la gestione nautica sia la gestione commerciale della nave. Invece, nell'*affrètement coque-nue*, è l'*affréteur* che assume la gestione sia nautica che commerciale della nave.

⁽¹³⁾ Article R5423-12 *Code des transports*.

⁽¹⁴⁾ Il *fréteur*, salvo i casi di forza maggiore o di accettazione da parte dell'*affréteur*, non può mettere a disposizione una nave diversa da quella contrattualmente indicata: *Cour de Cassation – Chambre commerciale*, 17 luglio 2001, in *Droit maritime français*, 2002, 212.

⁽¹⁵⁾ Anche se le parti possono convenzionalmente pattuire che esso sia corrisposto all'arrivo della merce al porto di sbarco.

⁽¹⁶⁾ Article R5423-20 *Code des transports*.

Anche in tal caso si ravvisa una vicinanza tra l'*affrètement au voyage* e il contratto di noleggio a viaggio, disciplinato dagli artt. 384 e ss. cod. nav.: come noto, attraverso il contratto di noleggio a viaggio, l'armatore si obbliga a compiere con una nave determinata uno o più viaggi prestabiliti, verso corrispettivo di un nolo stabilito in una somma forfettaria (*lumpsum*), oppure in relazione all'entità del carico imbarcato.

Che si tratti di *affrètement coque-nue* ⁽¹⁷⁾, *affrètement à temps* ⁽¹⁸⁾ o di *affrètement au voyage* ⁽¹⁹⁾, l'essenza ⁽²⁰⁾ del contratto ruota attorno al concetto di *navigabilité du navire*, da intendersi come l'attitudine della nave ad assolvere agli scopi perseguiti ⁽²¹⁾.

La *navigabilité du navire* viene declinata in due diverse accezioni: *navigabilité nautique* e *navigabilité commerciale* ⁽²²⁾.

La *navigabilité nautique* si riferisce alla efficienza dello scafo, delle tubazioni, e degli allestimenti della nave, come ad esempio strumenti anti-incendio, di navigazione, radar; il concetto di *navigabilité commerciale* attiene, invece, agli utilizzi commerciali della nave, i quali devono essere conformi alla corretta esecuzione dei *services* dedotti nel contratto.

L'obbligo di garantire la navigabilità della nave costituisce, secondo il diritto della navigazione francese, una *obligation continue*, che perdura per tutta la durata del viaggio ⁽²³⁾, nonché:

a) quanto all'*affrètement à temps*, una *obligation de moyens renforcée* ⁽²⁴⁾, ed

⁽¹⁷⁾ Article R5423-1 Code des transports.

⁽¹⁸⁾ Article R5423-11 Code des transports.

⁽¹⁹⁾ Article R5423-18 Code des transport.

⁽²⁰⁾ La giurisprudenza francese ha infatti ritenuto che "Sans qu'il soit besoin d'un texte pour le préciser, le fréteur au voyage ne peut s'exonérer de l'obligation de fournir un navire apte" (sent. Chambre d'arbitrage maritime de Paris, 5 novembre 1974, in *Droit maritime français*, 1975, 297).

⁽²¹⁾ Cour d'Appel Aix-en-Provence, 18 febbraio 1986, in *Droit maritime français*, 1988, 328.

⁽²²⁾ Una dottrina individua una terza categoria, la *navigabilité administrative*, ritenendo che debba essere altresì assicurato che la nave sia dotata dei documenti e delle autorizzazioni amministrative normativamente previste: A. MONTAS, *Droit maritime*, Parigi, 2021, 193.

⁽²³⁾ Tribunal de Marseille, 22 febbraio 1972, in *Droit maritime français*, 1972, 731; Cour d'Appel d'Aix en Provence, 20 giugno 1972, in *Revue de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports*, 1972, 44; Cour d'Appel de Paris, 4 dicembre 1973, in *Droit maritime français*, 1974, 233.

⁽²⁴⁾ La bipartizione tra obbligazioni di mezzi e obbligazioni di risultato, nota al diritto privato italiano, deve il proprio fondamento proprio all'elaborazione dottrinale francese, ritenendosi che sia stato il giurista francese René Nicolas André Demogue ad utilizzare tali espressioni nel suo *Traité des obligation en général* del 1925.

un tanto deriva da quanto il *Code des transports* dispone in relazione all'onere probatorio per i danni occorsi alla merce: invero, in tale ipotesi, l'*affréteur* deve fornire la prova che il danno è stato determinato dall'inadempimento, da parte del *fréteur*, di una delle obbligazioni contrattualmente assunte; d'altra parte, il *fréteur*, per liberarsi da responsabilità, può provare o che l'inadempimento si è prodotto per colpa nautica del capitano e dei suoi preposti (art. R5423-11) o il proprio adempimento, nel senso di aver attuato, quale *fréteur prudent e diligent*, tutte le misure ragionevoli dirette ad individuare i vizi della nave e a porvi rimedio (*navigabilité juridique*) ⁽²⁵⁾ e che cionondimeno un danno si è prodotto alla merce;

b) quanto all'*affrètement au voyage*, una *obligation de résultat diminuée*, atteso che in tal caso l'*affréteur* non deve neppure fornire la prova che il danno alla merce si pone in collegamento causale con lo stato della nave, essendo il *fréteur* che deve dimostrare o che ha adempiuto alle proprie obbligazioni, o che i danni derivano da fatto diverso dall'eventuale inadempimento delle obbligazioni stesse, o infine che detti danni sono dovuti alla colpa nautica del capitano e dei suoi preposti.

Se tra le obbligazioni essenziali spettanti al *fréteur* vi è quella di garantire che la nave oggetto del contratto di *affrètement* sia consegnata e perduri in stato di navigabilità, l'obbligazione fondamentale dell'*affréteur* è quella di corrispondere il nolo (*fret*).

Analogamente al noleggio a tempo disciplinato dal codice della navigazione ⁽²⁶⁾ e ai formulari di *time charter*, anche nell'*affrètement à temps* vi è un'eccezione alla debenza del *fret* connessa alle ipotesi di inutilizzabilità della nave: il *Code des transport* dispone, invero, che per il periodo in cui la nave è commer-

⁽²⁵⁾ Il concetto di *navigabilité* (o *innavigabilité*) *juridique*, che esonera il *fréteur* da responsabilità, diverge da quello di *navigabilité* (o *innavigabilité*) *physique*, potendo esservi un vizio materiale della nave (*innavigabilité physique*) che ha determinato un danno alla merce, ma che non è riferibile al *fréteur* che ha adottato tutte le cautele richieste all'operatore professionale-modello (*navigabilité juridique*): osserva P. CHAUMETTE, *Droits maritimes*, cit., 530 che "*Il y a donc entre l'innavigabilité physique et l'innavigabilité juridique le fait que le navire était atteint d'un défaut que le professionnel prudent et diligent ... ne pouvait découvrir*".

⁽²⁶⁾ Il nolo non è dovuto per il periodo di tempo durante il quale il noleggiatore non ha potuto utilizzare la nave per causa a lui non imputabile; in tali frangenti, infatti, la nave viene messa fuori nolo (*off hire*); cionondimeno anche per il periodo corrispondente a tale impedimento nell'utilizzo, il nolo è comunque dovuto, al netto delle spese risparmiate dal noleggiante, se detta inutilizzazione temporanea della nave discenda dal rilascio per fortuna di mare, o per accidente subito dal carico, oppure per provvedimento di un'autorità nazionale o straniera (art. 391, co. 2, cod. nav.). Laddove, poi, si verifichi la perdita della nave (*loss*), l'obbligo di pagamento del nolo a carico del noleggiatore viene definitivamente meno a far data dal giorno successivo alla perdita medesima (art. 392 cod. nav.).

cialmente inutilizzabile, e decorse almeno 24 ore dall'impossibilità di utilizzo della nave, il *fret* non è dovuto (27).

Tuttavia, si constata che, difformemente dal dettato della normativa italiana, ove si specifica che l'inutilizzabilità della nave che legittima la sospensione del pagamento del nolo non deve essere connessa ad una causa imputabile al noleggiatore (art. 391, co. 1, cod. nav.), il *Code des transports* nulla precisa sul punto, sollevando l'interrogativo se l'ordinamento francese forse accordi all'*affrèteur* la possibilità di sospendere il pagamento del nolo *tout court*: la risposta della giurisprudenza francese è condivisibilmente in senso negativo, e dunque la clausola *off hire* non opera se l'inutilizzabilità della nave è imputabile all'*affrèteur* o ai suoi dipendenti e preposti (28).

Con riferimento, invece, all'*affrètement au voyage*, la soluzione adottata dal legislatore francese è diversa rispetto all'impostazione del codice della navigazione, e la debenza del *fret* può essere messa in discussione allorquando nel corso del viaggio sopraggiungono eventi che interrompono l'ordinario svolgimento della navigazione (*incidents*).

Se detti eventi sono connessi all'inadempimento da parte del *fréteur* dell'obbligazione di *navigabilité* su di lui incombente, che non sia di scarsa importanza (29), i rimedi accordati all'*affrèteur* sono o la *résiliation du contrat* (30) (art. 1229, co. 3, *Code civil*), i cui effetti si producono *ex nunc*, non incidendo dunque sulle eventuali obbligazioni già adempiute (31), o la *résolution du contrat*, che agisce, invece, retroattivamente, obbligando le parti alle *restitutions* (32); si aggiunge l'eventuale azione risarcitoria per *dommages-intérêts*.

Nel caso in cui, invece, tali *incidents* siano *fortuits*, dipendendo da forza maggiore, si distingue l'ipotesi in cui l'arrivo della nave a destinazione è ritardato da quella in cui vi è *arrêt définitif du navire*: nel primo caso, l'*affrèteur* può o

(27) Article R5423-16 *Code des transports*.

(28) *Cour de Cassation – Chambre commerciale*, 14 maggio 1974, in *Droit maritime français*, 1974, 653; *Cour de Cassation – Chambre commerciale*, n°977, 2 febbraio 1998, in *Droit maritime français*, 1998, 929.

(29) Tanto da incidere sulla "racine du contrat" d'*affrètement au voyage*: P. CHAUMETTE, *Droits maritimes*, cit., 549.

(30) P. CHAUMETTE, *Droits maritimes*, cit., 549.

(31) Di norma, le modalità di esercizio della *résiliation* sono specificate nel contratto; in difetto, può operare la *résolution judiciaire du contrat* (che implica un'azione giudiziaria diretta ad ottenere la *résiliation*). La giurisprudenza francese ammette, poi, che ciascuno dei contraenti possa esercitare la *résiliation du contrat* per colpa grave della controparte che rende impossibile la prosecuzione del rapporto contrattuale in essere (*Cour de Cassation Civile*, n° 96-21485, 3 ottobre 1998).

(32) Secondo il disposto degli art. 1352 e ss. *Code civil*.

far scaricare subito la merce (dovendo in tale ipotesi corrispondere il *fret* nella misura integrale oltre alle spese connesse al predetto sbarco ⁽³³⁾, o attendere l'arrivo della nave al porto di sbarco (dovendo corrispondere il *fret* senza diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti a causa del ritardo); nel secondo caso, invece, incombe all'*affréteur* il pagamento del *fret de distance* ⁽³⁴⁾, calcolato proporzionalmente alla distanza che la merce ha effettivamente percorso a bordo della nave in rapporto a quella che avrebbe dovuto percorrere per giungere al porto di sbarco.

3. *Il contratto di trasporto e la responsabilità del vettore marittimo* – Analogamente al contratto di trasporto disciplinato dal codice della navigazione, l'ordinamento francese distingue due tipologie di trasporto marittimo, in ragione dell'oggetto del trasferimento via mare: *transport maritime de marchandises* (spesso indicato come *transport sous connaissement*) ⁽³⁵⁾ e *transport maritime de passagers* (anche denominato *contrat de passage*).

Le norme del *Code des transports* che regolano il *contrat de passage* (artt. L5420-1 e ss.) sono meramente suppletive, applicandosi solo ai trasporti non disciplinati dal reg. (CE) n. 392/2009 “relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente”, che ha recepito la Convenzione di Atene del 13 dicembre 1974, come modificata dal Protocollo di Londra del 2002 (c.d. PAL 2002), e a cui la Francia ha aderito con *loi n. 2016-700 du 30 mai 2016* ⁽³⁶⁾.

Si rammenta che la Convenzione di Atene distingue due regimi di responsabilità del vettore marittimo (c.d. sistema del doppio binario), che si differenziano a seconda del fatto che il sinistro – che determina un pregiudizio alla persona del passeggero, nel senso di lesioni o di morte, e che si verifica mentre il passeggero si trova a bordo della nave durante il trasporto oppure nel corso delle operazioni di imbarco e di sbarco – sia o meno determinato da un incidente marittimo (*shipping incident*): ove ciò si verifichi, il vettore risponde dei danni derivanti dalla morte o dalle lesioni personali subite dal passeggero entro

⁽³³⁾ Article R5423-28 Code des transports.

⁽³⁴⁾ Article R5423-27 Code des transports.

⁽³⁵⁾ Il *connaissement* è il documento di trasporto che viene comunemente adottato per il trasferimento delle merci. Per approfondimento cfr. fra tutti R. RODIÈRE, *Traité général de droit maritime*, t. II, *Affrètements et transports*, cit., 52; P. BONASSISES – C. SCAPEL – C. BLOCH, *Traité de droit maritime*, cit., 769.

⁽³⁶⁾ Article unique: *Est autorisée l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ensemble une annexe), adopté à Londres le 1er novembre 2002, et dont le texte est annexé à la présente loi. La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.*

il limite di 250.000 DSP, senza possibilità di provare l'assenza di colpa⁽³⁷⁾; oltre al limite anzidetto, diviene invece rilevante la condotta vettore⁽³⁸⁾, dovendo il danneggiato fornire la prova della di lui colpa (entro il limite di 400.000 DSP), ovvero, per l'eventuale eccedenza, della colpa grave o del dolo. Invece, ricorrendo un danno al passeggero determinato da un fatto diverso da un incidente marittimo, è impegnata la responsabilità del vettore se l'evento dannoso è dipeso da colpa o da negligenza sua o dei sottoposti, ed il relativo onere probatorio incombe sul danneggiato.

Analizzando, invece, il dettato del *Code des transports*, emerge la lacunosità della normativa sul *contrat de passage*⁽³⁹⁾: ad esempio, quanto alla responsabilità del vettore marittimo per ritardo, essa non trova una regolazione generale⁽⁴⁰⁾, ed è disciplinata nei limiti in cui tale *retard* sia connesso alla violazione da parte del vettore dell'obbligo di messa della nave in stato di navigabilità o alla colpa dei suoi preposti⁽⁴¹⁾.

Ciò che tuttavia non difetta è la precisa indicazione dell'obbligazione di *sécurité* che incombe sul vettore marittimo e che fonda la sua responsabilità per *dommages aux passagers*: in tal senso, l'art. L5421-2 *Code des transports* precisa che il vettore è tenuto a mettere e conservare la nave in stato di navigabilità, convenientemente armata ed equipaggiata nonché approvvigionata per il viaggio che dovrà compiere, e di porre in essere con diligenza ogni condotta volta ad assicurare la sicurezza dei passeggeri⁽⁴²⁾: la violazione di tale obbligazio-

⁽³⁷⁾ Fatta salva comunque la prova liberatoria rappresentata dalla riconducibilità dell'evento dannoso ad un atto di guerra, ad ostilità, a guerra civile, ad insurrezione, ovvero ad un fenomeno naturale di carattere eccezionale, inevitabile ed irresistibile (forza maggiore).

⁽³⁸⁾ Atteso che questi è responsabile dei danni, a meno che non fornisca la prova del fatto che l'evento *de quo* non è imputabile a colpa o a negligenza (art. 3.1) propria o dei suoi sottoposti nell'esercizio delle funzioni loro assegnate (art. 3.5, lett. b)

⁽³⁹⁾ Un tanto pare essere dovuto al carattere meramente suppletivo che le norme del *Code des transports* hanno in materia di *contrat de passage*.

⁽⁴⁰⁾ A differenza di quanto accade nell'ordinamento italiano, ove la responsabilità da ritardo trova regolazione generale nell'art. 408 cod. nav.: «*Il vettore è responsabile dei danni derivati al passeggero da ritardo o da mancata esecuzione del trasporto, se non prova che l'evento è derivato da causa a lui non imputabile*».

⁽⁴¹⁾ Invece, secondo il disposto della disciplina previgente (*décret n°66-1078 du 31 décembre 1966*), la modifica degli orari impegnava la responsabilità del vettore, salva la prova di aver adottato ogni misura diligente (art. 70): il passeggero poteva, in tal caso, chiedere la *résolution du contrat e les dommages-intérêts*, individuati dalla giurisprudenza in una somma pari alla metà del prezzo del biglietto (*Tribunal de Commerce de Marseille*, 9 novembre 2004, in *Droit maritime français*, 2006, 234).

⁽⁴²⁾ Inizialmente la responsabilità connessa ai danni subiti dal passeggero nel corso del trasporto era stata concepita dalla giurisprudenza francese come *responsabilité*

ne determina la responsabilità del vettore marittimo, al pari di quanto accade nell'ordinamento italiano.

Segnatamente, tale sistema di responsabilità si fonda sulla tipologia di incidente (*accident*) da cui promana il danno alla persona del passeggero: ricorrendo un *accident collectif*, che deriva da «*naufnage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur*», l'art. L5421-4 *Code des transports* stabilisce una presunzione di responsabilità a carico del vettore, superabile con la dimostrazione che l'*accident* non è imputabile a colpa propria o dei suoi preposti⁽⁴³⁾; in caso, invece, di *accidents individuels*, che si verificano nel corso del viaggio, o durante le operazioni di imbarco e di sbarco per eventi diversi da quelli enunciati dal suddetto art. L5421-1 *Code des transports*, è a carico del passeggero trasportato la dimostrazione che il vettore ha inadempito una delle obbligazioni previste dall'art. L5421-2 o che il vettore stesso o i suoi preposti hanno tenuto una condotta colposa (art. L5421-3 *Code des transports*)⁽⁴⁴⁾.

La normativa nulla specifica sul significato da attribuire alla locuzione “*sinistre majeur*”: la dottrina francese propone allora di partire dall'elencazione di *sinistres majeurs* contenuta nell'art. L5421-4 *Code des transports* (*naufnage, abordage, échouement, explosion, incendie*), individuarne le caratteristiche comuni e, quindi, estenderne la disciplina agli altri *sinistres* che rivestono tali caratteristiche; si evidenzia, allora, che tutte queste ipotesi di *sinistres majeurs* sono caratterizzate da un evento “*qui affecte la sécurité du navire dans son entier, ou est à tout le moins susceptible d'affecter cette sécurité*”⁽⁴⁵⁾.

Così come accade nell'ordinamento italiano, anche la disciplina del contratto di *transport de marchandises* risente di una duplice normazione: in primo luogo, delle Regole dell'Aja-Visby⁽⁴⁶⁾, che trovano applicazione in linea gene-

delictuelle, ossia responsabilità extracontrattuale (*Cass. civ. 10 novembre 1884*); successivamente, valorizzando il fatto che i danni alla persona del passeggero si producono nel corso dell'esecuzione del contratto di trasporto, la giurisprudenza ha mutato avviso, qualificando tale responsabilità come *contractuelle* (*Cass. civ. 21 novembre 1911*).

(43) Il vettore dovrà identificare la causa del sinistro e ricondurre la sua origine eziologica a fatto diverso da colpa propria o dei suoi preposti.

(44) In entrambi i casi, il vettore è tenuto alla *réparation* entro i limiti fissati dall'art. 7 della Convenzione internazionale di Londra sulla responsabilità in materia di crediti marittimi del 19 novembre 1976, salvi i casi di dolo o di colpa temeraria, per i quali la limitazione non opera (*article L5421-5 Code des transports*). L'azione si prescrive nel termine di due anni.

(45) P. BONASSIES - C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, Issy-les-Moulineaux, 2016, 957.

(46) La Convenzione di Bruxelles (Regole dell'Aja) del 1924 è stata ratificata dalla Francia con *loi 9 avril 1936*: il ritardo è da imputarsi alla condotta oppositiva manifestata dai caricatori francesi e soprattutto dai caricatori algerini, i quali ritenevano che le norme

rale, salva l'eccezione dei trasporti marittimi di merci specificamente esclusi (47); in secondo luogo del *Code des transports* (*Cinquième Partie, Livre IV, Titre II, Chapitre II*).

Quest'ultimo definisce il *contrat de transport de marchandises* come quel contratto attraverso il quale un soggetto (*chargeur*) si obbliga a pagare un corrispettivo (*fret* o *prix du transport*) ad un altro soggetto (*transporteur*), che a propria volta si impegna a condurre una merce determinata da un porto ad un altro (48) (art. L5422-1).

All'obbligazione di trasferimento incombente sul vettore, ne accedono di ulteriori e, segnatamente, quella di mettere la nave in stato di navigabilità, in ragione del viaggio che dovrà essere svolto e della merce che sarà trasportata, provvedere all'armamento, all'equipaggiamento e all'approvvigionamento della nave, apprestare le parti della nave ove la merce verrà caricata (art. L5422-6), nonché quella di custodire la merce che gli viene consegnata; tale ultima obbligazione non è posta da una specifica norma, ma si ricava implicitamente dalle disposizioni che regolano la responsabilità del vettore.

A tal proposito, si evidenzia che l'art. L5422-12 *Code des transports* stabilisce,

convenzionali fossero troppo favorevoli alla posizione del trasportatore, sicché suggerivano l'adozione di un regime analogo a quello che disciplinava il trasporto terrestre.

(47) In ragione delle esclusioni previste dalle Regole, sono individuabili quattro criteri che consentono di determinare l'ambito di applicazione della Convenzione del 1924: a) criterio geografico, secondo cui le Regole si applicano ai trasporti marittimi di merci internazionali che hanno il loro inizio in uno Stato contraente, nonché a quelli in relazione ai quali viene emessa una polizza di carico in uno Stato contraente; b) criterio documentale, per il quale le Regole si applicano solo se in relazione ad un dato trasporto viene emessa una polizza di carico o un titolo similare (e qualora la polizza sia stata emessa in relazione ad un *charterparty*, le Regole si applicano solo ai rapporti fra vettore e terzo portatore del documento e non tra vettore e *charterer*, cfr. nella giurisprudenza della Suprema Corte, Cass. 13 marzo 1973, n. 670; Cass. 3 dicembre 1984 n. 6298); c) criterio temporale, secondo cui le Regole si applicano dall'inizio della caricazione delle merci a bordo della nave alla fine del loro sbarco (così F. BERLINGIERI - S. ZUNARELLI nell'analisi comparata delle Regole dell'Aja-Visby e delle Regole di Rotterdam, svolta nell'ambito del Convegno "Dalle Regole dell'Aja-Visby alle Regole di Rotterdam – Effetti del cambiamento sul commercio marittimo" tenuto a Genova il 19/20 Ottobre 2009), anche se una diversa dottrina ritiene le Regole applicabili anche per le fasi precedenti alla caricazione e successive alla scaricazione, ossia per tutto il periodo in cui il vettore detiene la merce allo scopo di trasportarla e di riconsegnarla al destinatario (così A. LEFEBVRE D'OVIDIO - G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, cit., 580); d) criterio della volontarietà, in forza del quale, comunque, le Regole trovano applicazione in base all'accordo delle parti.

(48) La navigazione non cessa di essere considerata come navigazione marittima se una parte del tragitto percorso dalla nave è effettuata attraverso vie fluviali: ciò che rileva è che la maggior parte del viaggio sia svolta via mare. Cfr. P. DELEBECQUE, *Droit maritime*, cit., 548.

con norma che non ammette patto contrario ⁽⁴⁹⁾, che il vettore marittimo risponde dei danni e della perdite occorse alla merce dal momento in cui l'ha ricevuta in carico, fino alla consegna (c.d. *responsabilité de plein droit*), a meno che non provi che tali danni o perdite derivano da uno dei *cas exceptés de responsabilité* individuati *ex lege*: trattasi, in particolare, “1° *De l'innavigabilité du navire, sans qu'il ait manqué à l'obligation de mise en état de navigabilité qui lui incombe en vertu du 1° de l'article L. 5422-6*; 2° *D'un incendie*; 3° *Des faits constituant un événement non imputable au transporteur*; 4° *De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement*; 5° *Du vice propre de la marchandise ou de freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination*; 6° *Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises*; 7° *De vices cachés du navire échappant à un examen vigilant*; 8° *D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de déroutement à cette fin*; 9° *Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur*”.

Ricorrendo uno di tali *cas exceptés de responsabilité* di cui il vettore ha fornito la prova, l'avente diritto alla riconsegna può comunque dimostrare che i danni e le perdite sono dovute, in tutto o in parte, a una condotta colposa del vettore o dei suoi preposti, diversa da quella che integra colpa nautica (art. L5244-12, n°9).

A ben vedere, l'impostazione del *Code des transports* si avvicina all'impostazione del codice della navigazione: invero, anche in tal caso, così come per l'ordinamento italiano, i *cas exceptés de responsabilité* individuati dall'art. L5422-12 *Code des transports* non integrano cause esonerative della responsabilità del vettore marittimo (come nell'impostazione delle Regole dell'Aja-Visby), bensì meri fatti idonei ad invertire l'onere probatorio tra le parti, talché sarà il danneggiato a dover fornire la prova che la perdita, l'avaria o il ritardo sono stati determinati dalla condotta colposa del vettore.

4. *La sistematica del codice della navigazione e del Code des transports: alcune riflessioni conclusive* – La sistematica dei contratti di utilizzazione della nave, come nota agli ordinamenti italiano e francese, presenta innegabili comunanze, ma altresì differenze, di cui si è già dato conto nella disamina condotta.

Pare opportuno svolgere un approfondimento conclusivo in relazione alla qualificazione giuridica dei contratti di *affrètement*; ciò al fine di valutare se gli stessi, in ragione delle peculiarità che li contraddistinguono, possano essere effettivamente ricondotti agli schemi contrattuali tipici previsti dal codice della navigazione italiano, e dunque locazione, noleggio o trasporto.

⁽⁴⁹⁾ *Article L5422-15 Code des transports, n. 1°.*

Peraltro, con riferimento all'impostazione codicistica nazionale, è noto che, all'esito dell'ampio dibattito insorto nella dottrina⁽⁵⁰⁾, è prevalsa l'interpretazione che considera che il contratto di noleggio debba in realtà ritenersi assorbito nell'ambito del contratto di trasporto: comunemente si sostiene, infatti, che all'obbligazione di viaggiare o di navigare, propria del contratto di noleggio, si affianchi una ulteriore obbligazione, quella di trasferire persone o cose, di cui la prima costituisce mero strumento; sicché a prescindere dal *nomen iuris* utilizzato, si tratterebbe in entrambi i casi di un contratto di trasporto.

La sistematica del codice della navigazione italiana, come applicata nella prassi, vede, dunque, la ricorrenza di sole due tipologie contrattuali riferite all'utilizzazione della nave, la locazione e il trasporto, essendo il noleggio concretamente un trasporto.

Tale impostazione è valevole anche per quanto concerne la sistematica dei contratti di utilizzazione della nave nell'ordinamento francese e dunque anche i contratti di *affrètement* sono in realtà *transport*?

La dottrina francese⁽⁵¹⁾ si è interrogata sul punto, giungendo ad una soluzione diversa da quella poc'anzi prospettata e negando, in particolare, che *affrètements*⁽⁵²⁾ e *transport* possano essere assimilati, ancorché presentino tratti di comunanza⁽⁵³⁾, tanto che non di rado nei contratti di *affrètements* vengono

⁽⁵⁰⁾ Si sono espressi in senso contrario all'impostazione codicistica, fra gli altri S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947; F. BERLINGIERI, *Note per una sistemazione del time charter*, in *Studi per G. Berlingieri*, in *Dir. mar.*, 1964; G. ROMANELLI, *Profilo del noleggio*, Milano, 1979; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo - Parte seconda*, cit., 438. In epoca precedente al codice della navigazione, avevano sostenuto la teoria dell'unità del contratto di noleggio e del contratto di trasporto A. BRUNETTI, *Sulla struttura del contratto di noleggio*, in *Riv. Dir. Comm.*, 1915, 928; G. VALERI, *L'art. 923 del codice di commercio e la natura giuridica del contratto di noleggio*, in *Riv. Dir. Comm.*, 1916, 841; A. BRUNETTI, *Del commercio marittimo e della navigazione*, in *Commentario al codice di commercio*, Milano, 1920, 420; G. VALERI, *Osservazioni critiche sul concetto di trasporto nel diritto privato*, in *Riv. Dir. Comm.*, 1923, 389. Esprime delle perplessità anche R. RODIÈRE, *Traité général de droit maritime*, t. I, *Affrètements et transports*, cit., 20, nella parte in cui evidenzia come non sia chiara la differenza che intercorre tra il contratto di noleggio e il trasporto di carico totale.

⁽⁵¹⁾ R. RODIÈRE, *Traité général de droit maritime*, t. I, *Affrètements et transports*, cit., 18; A. MONTAS, *L'affrètement au voyage est-il un contrat de transport?*, in *Neptunus*, 2010, 1; P. DELEBECQUE, *Droit maritime*, cit., 477; P. CHAUMETTE, *Droits maritimes*, cit., 514.

⁽⁵²⁾ E in particolare ciò rileva per gli *affrètements au voyage*, poiché negli *affrètements à temps* la gestione commerciale compete all'*affréteur*: cfr. A. MONTAS, *Entre réalité juridique et fiction pratique - Libre-propos sur l'articulation des contrats d'affrètement au voyage et de transport de marchandises par mer*, in *Neptunus*, 2003, 1.

⁽⁵³⁾ Ne tratta ampiamente Y. TASSEL, *L'affréteur au voyage n'est-il pas un transporteur?*, in *Neptunus*, 1998, 1, individuando tre punti di comunanza: a) la responsabilità per avarie e per naufragio; b) la debenza del *fret* per le ipotesi di avarie, naufragio e sequestro

richiamate le Regole dell'Aja Visby proprie dei trasporti marittimi di merci.

Secondo tale dottrina, la differenziazione tra contratto di *affrètement* e di *transport* non passa attraverso la disamina né della natura, né della causa, che sono ad esso comuni: si tratta, invero, in entrambi i casi di contratti di prestazione di servizi, per il trasferimento via mare, da un porto ad un altro, di merci.

Ciò che rileva, piuttosto, è il diverso oggetto contrattuale: negli *affrètements* vi è la consegna di una nave⁽⁵⁴⁾, eventualmente al fine di compiere viaggi (nell'*affrètement au voyage*), mentre nel contratto di *transport* la consegna riguarda le merci o implica il trasporto delle persone⁽⁵⁵⁾.

Questa distinzione sembra inscindibilmente connessa all'evoluzione che il contratto di *transport* ha avuto nella prassi dei traffici commerciali francesi: esso, invero, si è gradualmente imposto in relazione a quelle fattispecie ove le parti non avevano interesse ad acquisire la disponibilità della nave nella sua completezza ai fini del trasferimento delle merci (come accadeva per gli *affrètements*), risultando sufficiente una mera capacità parziale del mezzo nautico per migliorare l'approvvigionamento della produzione. Da qui la necessità di individuare una nuova tipologia contrattuale, idonea a recepire tale fenomeno, necessità che si è tradotta nella riforma del 1966 e nella bipartizione dei contratti di utilizzazione della nave in *affrètements* e *transport*.

Così, nella prassi, un criterio discretivo per distinguere *affrètements* e *transport* è stato rinvenuto nel fatto che il soggetto prenda in carico la merce, constatandone lo stato: tale operazione, postulando la consegna dei beni (anziché della nave), consente di qualificare quel rapporto come *transport* e il soggetto come *transporteur*.

L'affermazione di tale principio non è di poco conto e tre sono le conseguenze di rilievo.

della nave; c) lo stivaggio delle merci.

⁽⁵⁴⁾ Poiché l'obbligazione che caratterizza il contratto di *affrètement* è la messa a disposizione della nave a titolo oneroso, esso potrebbe essere ricondotto alla più ampia categoria delle locazioni di beni mobili (P. CHAUMETTE, *Droits maritimes*, cit., 513) o delle locazioni *d'industrie* (G. RIPERT, *Précis de droit maritime*, Parigi, 1947, 285), disciplinate dagli artt. 1779 e ss. *Code civil*. Si esprime in senso contrario a tale impostazione, con particolare riferimento all'*affrètement à temps*, R. RODIERE, *Traité général de droit maritime*, t. I, *Affrètements et transports*, cit., 169, ritenendo che tale tipologia contrattuale, seppur si avvicini alla locazione, non si indentifica né con la locazione, né col trasporto.

⁽⁵⁵⁾ M. RÉMOND-GUILLOUD, *Droit maritime*, in *Etudes Internationales*, Parigi 1988, 264, ha precisato che «*le contrat d'affrètement porte sur un contenant, volume destiné à recevoir des marchandises à transporter ... le contrat de transport porte sur un contenu, ces marchandises même. L'objet respectif de chaque contrat permet de les distinguer: ici une marchandise, là un navire*». In senso conforme A. MONTAS, *L'affrètement au voyage est-il un contrat de transport?*, cit., 2, che pone la significativa distinzione tra «*navire au service de marchandises*» (negli *affrètements*) e «*des marchandises usant d'un navire*» (nel *transport*).

Anzitutto, a qualificare un contratto come *affrètement* o *transport* consegue l'applicazione di un differente regime giuridico: come già evidenziato, infatti, le norme del *Code des transports* che regolano i *contrats d'affrètement* sono derogabili, ed anzi si applicano in via meramente suppletiva ove le parti nulla abbiano stabilito⁽⁵⁶⁾; diversamente le disposizioni che disciplinano il *contrat de transport* sono essenzialmente imperative⁽⁵⁷⁾.

In secondo luogo, la valorizzazione dell'oggetto del contratto come criterio discrezionale riverbera effetti per quanto concerne la libertà dei soggetti che intervengono nel contratto di utilizzazione della nave: se nell'*affrètement* l'oggetto del contratto è la consegna di una nave o di una parte di essa, l'*affréteur* è del tutto libero di sceglierne l'utilizzazione; diversamente, nel *transport*, il *transporteur* è per converso vincolato, dovendo servirsi di quella nave proprio (e solo) per il trasferimento della merce oggetto della consegna da un luogo ad un altro.

Infine, differente è l'obbligazione assunta da *transporteur* e *affréteur* (e conseguentemente diverso il regime di responsabilità che grava sull'uno e sull'altro): nell'*affrètement*, infatti, l'armatore assume una mera obbligazione di mezzi (effettuare un viaggio) senza assicurare l'esecuzione del trasporto della merce a bordo; diversamente, l'obbligazione del *transporteur* è a tutti gli effetti un'obbligazione di risultato (*résultat donné*).

Conclusivamente, si può affermare che la distinzione posta dalla dottrina francese tra *affrètements* e *transport* consente di attribuire ad entrambe le predette figure contrattuali analoga rilevanza ed autonomia giuridica: ciò difformentemente a quanto accade nell'impostazione nazionale, in cui, come si è visto, la dottrina maggioritaria ritiene che il noleggio non abbia una propria identità, essendo concretamente assorbito nell'alveo del contratto di trasporto.

È pur vero che la prassi dei traffici commerciali possa porre talora delle figure ibride, in cui è difficile individuare con carattere di immediatezza la tipologia contrattuale di riferimento: in siffatte ipotesi, una valutazione che parta dal criterio teorico fondato sulla valorizzazione dell'oggetto contrattuale e che approfondisca gli indici pratici (come ad esempio la constatazione dello stato della merce, la capacità di carico utilizzata, la tipologia di traffico) sembra idonea a consentire il corretto inquadramento della singola fattispecie concreta, per l'applicazione del regime giuridico di riferimento.

Ove, poi, all'esito di tale disamina permangano dubbi sulla corretta qualificazione giuridica del contratto, lo stesso dovrà ritenersi assimilabile al trasporto, le cui disposizioni, a differenza dell'*affrètement*, sono inderogabili⁽⁵⁸⁾.

⁽⁵⁶⁾ Purché entro i limiti rappresentati dall'*ordre publique* e dalle *lois de police*.

⁽⁵⁷⁾ Art. 5422-15 *Code des transports*.

⁽⁵⁸⁾ A. MONTAS, *L'affrètement au voyage est-il un contrat de transport?*, cit., 4.

