

## **IL RUOLO DELLA LETTERA DI TRASPORTO AEREO.**

### **1. Premessa**

Il progresso del trasporto aereo ha reso la lettera di trasporto aereo (L.T.A.) uno dei documenti di trasporto al giorno d'oggi più diffusi.

Il presente lavoro si propone di esaminare quali siano la struttura ed il ruolo assunti dalla L.T.A. nell'uso operativo, ed enucleare indicazioni che la prassi fornisce al riguardo. Non verranno perciò trattati altri problemi, come ad esempio la natura giuridica della lettera di trasporto aereo; per tali temi rimandiamo alle più specifiche opere in materia <sup>1</sup>, accontentandoci di trattare dei problemi posti all'operatore commerciale dell'attuale struttura e configurazione della L.T.A..

Contrariamente a quanto accade per gli omologhi documenti del trasporto marittimo, le L.T.A. (o *Air Waybill* - AWB - secondo la dizione anglosassone) si presentano estremamente tipizzate.

Ciò è dovuto al fatto che il prototipo su cui esse si basano è costituito da un modello approvato dalla IATA (*International Air Transport Association*), la quale riunisce la stragrande maggioranza dei vettori aerei <sup>2</sup>. Essendo la normativa IATA obbligatoria per le compagnie aderenti, ne risulta che le L.T.A. per i trasporti internazionali sono redatte secondo modelli uniformi, ispirati alla normativa di origine internazionale vigenti in materia.

Tale uniformità si registra peraltro anche nel settore nazionale, dove è adottato un modello di L.T.A. rispondente alle più semplici norme del codice della navigazione.

---

<sup>1</sup> Per un dettagliato panorama bibliografico sull'argomento si rimanda a JACCHIA, *Lettera di trasporto aereo*, in *Enc. del diritto*, XXIV, 1974, pag. 175. Alle opere colà citate possono essere aggiunte: CASSONI, *I titoli di partecipazione, obbligazionari e rappresentativi di merci*, Padova 1978, pag. 96; SILINGARDI, *Titoli di trasporto negoziabili, operazioni di credito e vendita su documenti*, in *Studi marittimi* n. 11, 1981, pag. 22; CRICOLI, *Diritto della navigazione*, Torino 1982, pag. 318; ZAMPPELLA, *Documenti mercantili e commercio internazionale*, Milano 1985, pag. 231.

<sup>2</sup> Pertanto, per quanto riguarda i voli internazionali, il presente studio si occuperà delle L.T.A. emesse dai vettori aderenti alla IATA, con l'avvertenza che concettualmente i documenti di trasporto emessi dai vettori non IATA si discostano solo marginalmente dalle procedure che verranno descritte.

## 2. Evoluzione dei caratteri e ruolo della L.T.A.

La L.T.A., ispirata alla lettera di vettura terrestri e postasi come corrispondente aeronautico delle polizze di carico marittime, si è presto distaccata dall'originario modello ed ha acquistato caratteristiche proprie.

Questa evoluzione, imposta dalle peculiari modalità e dalla velocità del trasporto aereo, è principalmente consistita nella perdita - nella prassi - del carattere di titolo di credito rappresentativo delle merci che la L.T.A., in base alle previsioni del codice della navigazione, dovrebbe avere <sup>3</sup>.

Da questo punto di vista perciò l'uso operativo si è nettamente distaccato dalle previsioni normative <sup>4</sup>. Al giorno d'oggi tutte le L.T.A. portano stampato *ab origine* il termine *not negotiable*, talché la L.T.A. ha oggi soltanto un carattere probatorio <sup>5</sup>.

Al contempo però essa è venuta acquistando sempre maggiori ed indispensabili funzioni nelle procedure di trasporto, funzioni che al momento attuale le polizze di carico marittimo non hanno ancora assunto.

Un rapido *excursus* su tali procedure di trasporto potrà meglio chiarire il ruolo e le funzioni che ha oggi la L.T.A..

---

<sup>3</sup> Questo tipo di evoluzione è dovuto alle caratteristiche del trasporto aereo, che per la sua rapidità impedisce in genere al ricevitore di poter avere materialmente in mano, per altra via che non sia il vettore stesso, la L.T.A. prima dell'arrivo della merce. Sulla superfluità di emettere un titolo di credito nel trasporto aereo si vedano: BERLINGIERI-VERRUCOLI, *Il trasporto combinato: nuove problematiche in tema di responsabilità e documentazione*, in *Dir. mar.* 1972, pag. 213; CARBONE, *Il trasporto marittimo di cose nel sistema dei trasporti internazionali*, Milano, 1976, pag. 116.

<sup>4</sup> Di ciò è conscia la migliore dottrina. Per tutti, confronta JACCHIA, *op. cit.*, pagg. 179 e 184, e la completa bibliografia ivi citata, note 13 e 24. *Contra*, isolato, VOLLI, *Lettera di trasporto aereo in Novissimo digesto it.*, IX, 1957, pag. 775.

<sup>5</sup> L'emissione di una lettera di trasporto aereo non è da considerarsi, nel settore internazionale, elemento imprescindibile del contratto di trasporto, (art. 5.2 convenzione di Varsavia). Nell'ambito normativo nazionale, dato che l'art. 950 cod. nav. richiede la prova *ad probationem* del contratto, la L.T.A. di fatto assume tale funzione, divenendo così in genere un elemento indispensabile nel quadro dei trasporti nazionali (cfr. JACCHIA, *op. cit.*, pag. 177).

Parti della conclusione del contratto di trasporto aereo sono il mittente e il vettore. Fra questi possono inserirsi altri operatori quali spedizionieri, consolidatori ed agenti merci, che però non alterano sostanzialmente i termini del discorso <sup>6</sup>. Di questi operatori intermedi, i consolidatori e gli spedizionieri assumono di fronte al vettore od al suo agente la figura di mittente, non rilevando nel contratto di trasporto i rapporti fra detti operatori ed i loro clienti. A sua volta l'agente merci, essendo rappresentante del vettore, si pone di fronte al cliente come controparte contraente.

Il mittente, dovendo spedire merce per via aerea, la consegna al vettore od al suo agente e conclude con essi il contratto di trasporto. Contestualmente viene compilata la lettera di trasporto aereo, con tutti i dati relativi alla spedizione.

Nel caso di contratto concluso tramite agente, è particolarmente importante che la AWB contenga tutti i dati previsti dalla normativa vigente per il contratto pattuito. In difetto il vettore corre il rischio, in caso di danni, di non vedersi accordare la limitazione di responsabilità, ed è per questo che in simili ipotesi potrebbe non accettare la merce <sup>7</sup>. In quest'ultimo caso, il rapporto contrattuale fra vettore e mittente non sorge, ma l'obbligazione di trasporto nei confronti del mittente sorge in capo all'agente merci che ha concluso il contratto al di fuori dei poteri conferitigli dal vettore <sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup> L'agente merci è in pratica un rappresentante del vettore che si incarica di concludere i contratti di trasporto con i clienti. Essendo in genere uno spedizioniere, l'agente viene spesso a concludere contratti in cui da un lato agisce in nome e per conto del vettore, dall'altro in nome proprio e per conto del mittente.

Per un'analisi del fenomeno, si veda FOGLIANI, *Il ruolo dello spedizioniere - agente merci nel trasporto aereo*.

<sup>7</sup> Secondo l'articolo 9 della convenzione di Varsavia del 1929 la mancanza di alcune determinate indicazioni sulla L.T.A. fa perdere al vettore la facoltà di avvalersi della limitazione di responsabilità.

<sup>8</sup> I poteri connessi con la rappresentanza che la compagnia aerea concede all'agente IATA sono contenuti nel contratto di *agency* che lega le parti. Il mittente d'altra parte può invocare la propria buona fede e pretendere l'adempimento da parte del vettore, in quanto fra le condizioni di trasporto indicate sul retro della L.T.A. è esplicitamente indicato che *no agent, servant or representative of the carrier has authority to alter, modify or waive any provision of this contract.*

Una volta ritualmente compilata, la L.T.A. viene emessa, in tre originali ed un numero di copie variabili a seconda si tratti di trasporto nazionale od internazionale, mediante sottoscrizione da parte del mittente o del vettore o suo agente <sup>9</sup>. Quindi, come prova della consegna della merce al vettore od al suo agente, viene rilasciato al mittente l'apposito originale *for the shipper*, il quale, salvo l'indicazione di nolo pagabile a destinazione, vale anche come ricevuta del pagamento del prezzo di trasporto indicato sulla L.T.A.

Se la merce spedita è assicurata a cura del vettore dietro pagamento di sovrapprezzo e conseguente indicazione di ciò nell'apposito spazio del modulo, la L.T.A. vale anche come prova di ciò.

L'originale per il mittente assolve pertanto più funzioni probatorie: in primo luogo, del contratto di trasporto, alle condizioni riportate sul retro della L.T.A. e nei termini delle indicazioni riportatevi nelle parte frontale; in secondo luogo fa prova dell'avvenuta consegna della merce al vettore od all'agente <sup>10</sup> e, nel caso, del pagamento del corrispettivo per il trasporto; infine, essa è prova del pagamento al vettore del corrispettivo per l'assicurazione (a cura del vettore stesso) delle merci spedite per l'ammontare e/o il massimale previsto in L.T.A..

Di questi aspetti probatori, il secondo si discosta notevolmente da quello corrispondente delle polizze di carico marittime. La L.T.A. infatti è prova soltanto della consegna della merce al vettore, ma non anche - al contrario delle polizze di carico - della natura, peso e qualità delle merci consegnate <sup>11</sup>.

---

<sup>9</sup> La sottoscrizione del vettore o del suo agente può a norma dell'art. 6.4 della convenzione di Varsavia, essere apposta mediante timbro.

<sup>10</sup> Se lo stato della merce alla partenza è stato constatato alla presenza del vettore o del suo agente, di ciò deve essere fatta menzione, ex art. 11.2 della convenzione di Varsavia a cui si conforma l'art 960 cod. nav., anche sulla L.T.A.; perciò, in questi casi, la L.T.A. prova anche lo stato della merce alla partenza.

<sup>11</sup> La norma, contenuta nell'articolo 11.2 della convenzione di Varsavia e ripetuta dall'art. 960 cod. nav., opera un capovolgimento della presunzione di conformità prevista dalla disciplina riguardante la polizza di carico. La L.T.A. viene considerata come prova contro il vettore riguardo a natura, qualità, quantità e stato della merce soltanto se il vettore ha verificato tali condizioni, e se tale verifica consta della lettera di trasporto aereo. Tale regime normativo fa sì che raramente il vettore faccia uso del suo diritto ispettivo sulla merce, e che in effetti non si ponga nel trasporto aereo il problema

Se il contratto è stato concluso da un agente, la merce deve essere da questi consegnata al vettore. Dell'avvenuta consegna, nei rapporti interni fra vettore ed agente, fa fede un'altra apposita copia della L.T.A. che, firmata dal vettore, viene trattenuta dall'agente come ricevuta<sup>12</sup>.

A questo punto, la L.T.A. assume una sua caratteristica funzione, che è poi analoga a quella della lettera di vettura nel trasporto terrestre: durante il trasporto fornisce infatti al vettore tutte quelle informazioni relative al maneggio, alla cura ed alla riconsegna delle merci necessarie per il buon esito della spedizione.

In caso di trasporto internazionale, all'inizio ed alla fine del viaggio essa costituisce la dichiarazione doganale relativa alle merci indicatevi.

Se il trasporto deve essere effettuato da più vettori aerei, vengono usate le copie della L.T.A. all'uopo destinate.

Giunta la merce a destinazione, il ricevitore, con apposito avviso scritto, viene chiamato a ritirarla presso l'aeroporto d'arrivo.

La L.T.A. serve in quest'ultima fase per permettere al vettore di individuare esattamente l'identità del destinatario, ed a questi per controllare la corrispondenza di quanto ricevuto con ciò che fu spedito; a questo scopo, al destinatario è consegnato, contestualmente alla merce, l'apposito originale.

Se il trasporto era pattuito con nolo pagabile a destinazione, la merce e il relativo originale della AWB per il destinatario vengono consegnate soltanto dopo il regolamento delle spettanze. In questo caso, è tale

---

delle riserve (tipo «dice essere», «ignoro peso», etc.) che ha invece tanta importanza nel trasporto marittimo. L'art. 11 della Convenzione non è stato innovato neppure dal protocollo di Montreal n. 4, il quale si è limitato ad estendere il regime probatorio appena descritto anche gli altri mezzi di registrazione dei dati del trasporto ivi previsti all'art. 5.2 (emendato).

Anche nei rapporti fra vettore ed agente è da ritenersi che la L.T.A. abbia ridottissimo valore probatorio, salvo il controllo del vettore al momento della consegna da parte dell'agente. Tuttavia, tale regime probatorio non deriva dalla normativa sul trasporto aereo poco sopra citata, ma dalla circostanza che, essendo la L.T.A. compilata dall'agente, il suo contenuto fa prova contro quest'ultimo ma non a suo favore.

<sup>12</sup> A volte il vettore non sottoscrive nulla, ma prende semplicemente in consegna la merce, e di ciò viene dato atto da documentazione di altro tipo.

originale per il destinatario (anziché quello per il mittente) a fungere da ricevuta del pagamento del corrispettivo per il trasporto.

Contrariamente a quanto accade per il trasporto marittimo, la L.T.A. è assai raramente utilizzata per la vendita contro documenti.

Infatti da un lato essa non è negoziabile, dall'altro arriva a destinazione assieme alla merce, talché ogni contrattazione successiva farebbe perdere i vantaggi derivanti dalla velocità del trasporto aereo.

La soluzione adottata per consentire una qualche utilizzazione bancaria della L.T.A. nelle vendite internazionali consiste nell'indicare come destinatario la banca che è incaricata dell'incasso del corrispettivo <sup>13</sup>. Il reale ricevitore è indicato soltanto come notificatario, e solo dopo che ha saldato le spettanze del mittente la banca gli rilascia una «delega al ritiro» che, presentata al vettore assieme all'avviso di arrivo, gli consente di entrare in possesso della merce <sup>14</sup>.

Restano da esaminare ora le funzioni probatorie che la L.T.A. svolge nei rapporti fra il vettore ed il proprio agente che l'ha emessa. Oltre alla prova della consegna della merce al vettore, già esaminata, la L.T.A. costituisce un necessario documento contabile nei rapporti fra vettore ed agente. Essa prova infatti quanto è stato incassato dall'agente a fronte dei contratti di trasporto conclusi e su di essa si basano perciò i calcoli delle rispettive spettanze <sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> La banca può incassare il corrispettivo sia per mandato del venditore, sia perché ha finanziato quest'ultimo anticipandogli in patria quanto dovrebbe versargli all'estero il compratore.

<sup>14</sup> Questa procedura comporta il problema che, in caso di danni al carico, è la banca a rimanere legittimata all'azione contro il vettore, in quanto essa è il ricevitore normale. Affinché il vero interessato, il quale peraltro ha già sborsato alla banca il prezzo della merce integra, possa tentare di ottenere il ristoro dei danni del vettore, è necessario che ottenga dalla banca una vera e propria cessione dei diritti scaturenti dal contratto di trasporto.

<sup>15</sup> Il fatto che sia l'agente a compilare la L.T.A., unito al peculiare valore che a tali indicazioni attribuisce la normativa IATA a cui è sottoposto l'agente stesso, possono far ritenere che tali indicazioni nell'ordinamento italiano siano da considerarsi scritture contabili dell'impresa, e come tali facciano piena prova, ex art. 2709 c.c., contro l'imprenditore (ovvero l'agente) che le ha redatte.

### *3. La normativa applicabile*

La lettera di trasporto aereo internazionale è governata, come del resto i più importanti aspetti del trasporto aereo, dalla convenzione di Varsavia del 1929 e relativi emendamenti <sup>16</sup>.

Si tratta, come noto di una normativa adottata da quasi tutti i paesi del mondo; ad ogni buon conto, essa è anche la disciplina contrattualmente richiamata dalle condizioni di contratto delle compagnie IATA <sup>17</sup>, talché per proprio ambito applicativo o per volontà delle parti essa finisce per regolare la stragrande maggioranza dei trasporti aerei internazionali.

La convenzione di Varsavia dedica alla lettera di trasporto aereo la omonima intera III sezione del II capitolo (artt. da 5 a 16); tuttavia, di questa normativa solo una limitata parte è dedicata alla funzione ed alla struttura della L.T.A..

Ciò è dovuto principalmente al fatto che, essendo il trasporto aereo particolarmente sensibile alla evoluzione del progresso tecnico a cui necessariamente funzioni e struttura della L.T.A. si adeguano, ogni normativa al riguardo che rimanga troppo a lungo cristallizzata finisce

---

<sup>16</sup> Ricordiamo che le principali convenzioni riguardanti il trasporto aereo sono: 1) la «convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale» firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929 (convenzione di Varsavia) ed introdotta nell'ordinamento italiano con legge 12 maggio 1932, n. 841: costituisce tuttora il sistema di base della normativa in materia; 2) il «protocollo dell'Aja» del 1955, contenente importanti emendamenti alla convenzione di Varsavia, reso esecutivo con legge 3 dicembre 1962, n. 1832; 3) la «convenzione supplementare» firmata a Guadalajara il 18 settembre 1961, entrata in vigore l'1 maggio 1964 e resa esecutiva in Italia con legge 11 giugno 1967 n. 459, che estende la normativa della convenzione di Varsavia al vettore di fatto.

Oltre a queste convenzioni esistono anche il protocollo di Città del Guatemala, firmato nel 1971, ed i quattro protocolli di Montreal del 1975, i quali non sono tuttavia ancora entrati in vigore. Di questi ulteriori cinque protocolli, tutti destinati ad emendare la convenzione di Varsavia, il parlamento italiano ha autorizzato la ratifica con legge 26 febbraio 1981, n. 43 (C.U. n. 62 del 4 marzo 1981). Gli strumenti di ratifica sono stati depositati il 2 aprile 1985.

<sup>17</sup> Art. 2 delle «*Conditions of contract*» standard riportate sul retro dell'originale della L.T.A. per il mittente.

per non rispecchiare più la effettiva prassi operativa che dovrebbe regolamentare e da cui aveva tratto origine.

Un tipico esempio di ciò è costituito dagli art. 5, 6 e 7 della Convenzione, che impostano la disciplina relativa alla emissione della L.T.A. sull'ormai sorpassato presupposto che sia il mittente anziché il vettore ad emettere la L.T.A.

Si tratta di una derivazione dalla disciplina della lettera di vettura terrestre che non trova più riscontro nella prassi operativa, in quanto la L.T.A. è oggi un documento di sicura provenienza vettoriale<sup>18</sup>. Ciò nonostante, questa impostazione tradizionale è stata mantenuta anche dai successivi protocolli di modifica, probabilmente sulla considerazione di carattere sostanziale che, in effetti, il vettore la compila la lettera di trasporto aereo secondo le indicazioni fornite unilateralmente al mittente. In ogni caso questa presunzione finisce per sollevare il vettore, in determinati casi, di oneri probatori che in base ai principi generali su di lui dovrebbero incombere. Ciò si inquadra comunque nell'ambito di un generale favore verso il vettore che si manifesta, oltre che nell'istituto della limitazione, anche nel ridotto valore probatorio assegnato al contenuto della L.T.A., che in ciò si differenzia parecchio dalla normativa terrestre e marittima.

Nel caso della normativa relativa alla forma della L.T.A. si è invece registrato nel corso del tempo un significativo adeguamento della disciplina legale alle esigenze operative. L'art. 8 della convenzione di Varsavia, che riporta ben 17 gruppi di indicazioni da inserirsi nel documento di trasporto<sup>19</sup>, ha infatti subito numerosi aggiornamenti attraverso i

---

<sup>18</sup> A titolo di esempio, si ricordi che l'art. III del protocollo di Montreal n. 4 prevede che la L.T.A. possa essere dal vettore sostituita (previo consenso del mittente) da «*any other means which would preserve a record of the carriage to be performed*». Ci si riferisce ai mezzi fortuiti dell'informatica, che saranno presto disponibili per il vettore. Considerare quindi la L.T.A. o gli altri mezzi sostitutivi come qualcosa fatta «*on behalf of the consigner*» appare una forzatura ingiustificata.

<sup>19</sup> Secondo la convenzione di Varsavia (art. 8) la AWB deve contenere le seguenti indicazioni: a) luogo e data di emissione; b) luogo di partenza e di arrivo; c) gli scali previsti per il volo; d) nome ed indirizzo del mittente; e) nome ed indirizzo del primo vettore; f) nome ed indirizzo del destinatario, se il caso lo richiede; g) la natura delle merci; h) numero dei colli, metodi di imballaggio e marche o numeri apposti; i) peso,



successivi protocolli di modifica, che hanno in definitiva restituito alla libera determinazione delle parti il contenuto della L.T.A..

Nella sua formulazione originale, l'art. 8 della Convenzione praticamente impone l'inserimento di taluni gruppi di indicazioni nel documento di trasporto; in mancanza di alcune di essi, infatti, il vettore non potrà, ex art. 9, avvalersi della limitazione di responsabilità prevista dal successivo art. 22.2<sup>20</sup>.

Il numero di indicazioni imposte dalla norma in esame si è però rivelato eccessivo alla prova dei fatti, talché, recependo le istanze della pratica commerciale, il protocollo dell'Aja le ha notevolmente diminuite.

---

quantità volume o dimensioni della merce; j) le condizioni apparenti della merce e dei colli; k) il nolo, se è stato stabilito, la data ed il luogo di pagamento, e la persona che deve eseguirlo; l) se le merci viaggiano in contrassegno, il loro valore ed, eventualmente, le spese incontrate; m) il valore delle merci dichiarato ai sensi dell'art. 22; n) il numero di parti della L.T.A.; o) i documenti accompagnatori della merce consegnati al vettore; p) se concordati, la data di consegna ed il tragitto da seguirsi; q) l'avvertimento che il trasporto è soggetto alle norme relative alla limitazione di responsabilità stabilite dalla Convenzione.

Il codice della navigazione (art. 958), prevede invece le seguenti indicazioni: a) nome e domicilio del vettore; b) nome e domicilio del mittente; c) luogo di destinazione e, quando la lettera è nominativa, il nome ed il domicilio del destinatario; d) la natura, la qualità e la quantità delle cose da trasportare, nonché il numero, il peso e le dimensioni dei colli e le marche che li contrassegnano; e) lo stato apparente delle merci ovvero degli imballaggi; f) il luogo e la data di caricazione; g) il prezzo del trasporto, nonché la data ed il luogo del pagamento e la persona che deve eseguirlo; h) il prezzo delle cose e l'ammontare delle spese, se il trasporto è fatto contro assegno; i) l'eventuale valore dichiarato; l) i documenti consegnati al vettore in accompagnamento della lettera; m) la durata del trasporto e l'indicazione sommaria della via da seguire, se sono state convenute.

<sup>20</sup> La somma limite, stabilita in 250 franchi oro Poincaré per chilo, potrà essere modificato dall'eventuale entrata in vigore dei protocolli di Montreal, i quali, modificando il parametro di riferimento, la ha fissata in 17 diritti speciali di prelievo. È comunque da rilevare che l'Italia, con un provvedimento legislativo che ha suscitato notevoli dubbi di legittimità sia costituzionale che internazionale, ha unilateralmente modificato con legge 26 marzo 1983 n. 84 i limiti in vigore. Con detta legge il limite è stato sganciato dal franco oro Poincaré e fissato in 17 diritti speciali di prelievo. Per un esame del problema, si veda BALLARINO, *Commento alla Legge 26 marzo 1983, n. 84*, in *Le nuove leggi civili commentate*, 1983, pag. 1099. In giurisprudenza, vedasi Cass. 4 dicembre 1984 n. 6750, in *Trasporti* 34/1984, pag. 101, con annotazione di FOGLIANI.

Esse sono state ridotte a tre, e precisamente: 1) luogo di partenza e di arrivo; 2) luogo di eventuali scali esteri nel caso di trasporti aventi partenza ed arrivo in uno stesso stato; 3) l'avviso al ricevitore che il trasporto può essere regolato dalla convenzione di Varsavia, e che la responsabilità del vettore è soggetta a limite <sup>21</sup>. Di queste indicazioni, soltanto la mancanza dell'ultima è ostativa alla applicazione della limitazione <sup>22</sup>.

Il protocollo di Montreal n. 4 (A) è andato oltre: per esso la Convenzione e la limitazione sono applicabili persino in mancanza di AWB ed in presenza di violazioni degli artt. da 5 a 8 della Convenzione, talché in effetti, se e quando esso entrerà in vigore, la già scarna disciplina relativa al contenuto della L.T.A. potrà essere in pratica derogata dal vettore senza conseguenze negative <sup>23</sup>.

Strettamente correlati alle peculiari funzioni della AWB nei trasporti internazionali sono gli artt. 10 e 16 della Convenzione. L'art. 16 stabilisce infatti l'obbligo del mittente di fornire al vettore la documentazione necessaria all'espletamento delle formalità doganali, amministrative e di polizia relative al carico. Il vettore non è tenuto a controllare la correttezza di tale documentazione ed il mittente è responsabile nei suoi confronti per i danni che potessero occorrergli al riguardo, così come è responsabile, ex art. 10, della irregolarità delle indicazioni relative alla merce inserite nella L.T.A. da lui fornite <sup>24</sup>.

---

<sup>21</sup> Il protocollo di Montreal n. 4 ha eliminato l'ultima di queste indicazioni, ma l'ha sostituita con quella del peso della merce consegnata.

<sup>22</sup> Il codice della navigazione, invece, pur prevedendo (art. 958) un certo numero di indicazioni da inserirsi in L.T.A.; non sanziona la mancanza di esse con la decadenza del beneficio del limite di responsabilità per il vettore.

<sup>23</sup> Per una comparazione fra il regime della L.T.A. secondo la convenzione di Varsavia e quello secondo il protocollo di Montreal n. 4 si veda VOLLI, *Lettera di trasporto aereo*, in *Novissimo Digesto It.*, appendice IV, 1980, pag. 870.

<sup>24</sup> Gli emendamenti successivi alla convenzione di Varsavia non hanno sostanzialmente intaccato tali principi, ma si sono limitati a puntualizzarli per renderne più precisa l'applicazione. Il protocollo dell'Aja specifica infatti che la responsabilità del mittente non è diretta verso il destinatario, ma è in funzione di garanzia dei confronti del vettore, che resta sempre responsabile nei confronti del ricevitore.

Il protocollo di Montreal n. 4 completa poi il piano normativo, statuendo, in modo

La norma ha grande importanza in quanto, nei trasporti internazionali, il tempo speso per l'adempimento di quelle formalità pubblicistiche occupa una percentuale molto alta del trasporto aereo. La irregolarità della documentazione può quindi causare notevoli danni, in quanto determina enormi aumenti nei costi di giacenza ed immagazzinaggio, già di per sé assai elevati.

La normativa del codice della navigazione relativa alla L.T.A. applicabile ai trasporti nazionali e, con criteri di cui all'art. 10 c.n., ai trasporti aerei internazionali non governati dalla convenzione di Varsavia, è contenuta negli articoli da 956 a 984.

Mentre in generale la disciplina nazionale può dirsi ispirata a quella della Convenzione, nello specifico settore della L.T.A. si possono notare sostanziali divergenze, dovute in parte a necessità di collegamento con la restante disciplina di diritto civile italiano sui titoli di credito, in parte al tentativo di avvicinare la figura della L.T.A. a quella delle polizze di carico marittime.

Ad ogni modo le norme del codice (artt. da 961 a 964) relative alla funzione della L.T.A. come titolo di credito (norme che ricalcano quelle dettate per le polizze di carico marittime) non hanno oggi alcuna utilità pratica in quanto, essendo la L.T.A. sempre dichiarata non negoziabile, esse disciplinano fattispecie che non trovano più rispondenza nella realtà.

La normativa codicistica risulta quindi in sostanza molto più arretrata rispetto all'evoluzione della prassi di quanto non sia la normativa riportata nelle convenzioni internazionali <sup>25</sup>.

---

innovativo, che anche il vettore è responsabile dei danni che possono ricadere sul mittente per la irregolarità o la mancanza o non veridicità delle indicazioni che egli vettore pone sulla L.T.A. o nelle registrazioni di dati previste dall'art. 5 punto 2 (emendato).

<sup>25</sup> Soltanto in un caso che il codice della navigazione dimostra maggiore aderenza alla prassi, e cioè laddove prevede (art. 956) che sia il vettore ad emettere la L.T.A. anziché, come previsto dalla Convenzione, il mittente. Ciò deriva dal fatto che mentre il nostro legislatore si è invece ispirato al regime delle polizze di carico marittime (art. 458 cod. nav.), quello di Varsavia ha invece preso spunto da quello delle lettere di vettura terrestri, che in effetti vengono rilasciate dal mittente (cfr. art. 1684 c.c.).

Resta ora da farsi un breve cenno riguardo all'applicabilità delle normative esaminate ai diversi casi di trasporto internazionale.

Il problema non è di poco conto, in quanto i successivi emendamenti alla convenzione di Varsavia hanno avuto sempre meno successo. Addirittura, a circa un decennio dalla firma, non sono ancora entrati in vigore né il protocollo di Guatemala del 1971, né i quattro protocolli di Montreal del 1975.

Al giorno d'oggi, oltre a pochi casi in cui è applicabile il codice della navigazione, a seconda dell'itinerario un trasporto aereo internazionale di merce può essere governato dalla convenzione di Varsavia del 1929 oppure dal testo emendato all'Aja nel 1955.

Anche se il protocollo dell'Aja ha ricevuto le ratifiche della maggioranza degli aderenti alla convenzione di Varsavia, tuttavia i casi in cui trova applicazione la Convenzione nel testo originale sono quantitativamente preponderanti.

Infatti gli U.S.A., che detengono una sostanziosa fetta del trasporto aereo, non si sono vincolati al protocollo dell'Aja, cosicché tutti i voli da e per gli Stati Uniti, anche se destinati o provenienti da paesi ratificari del protocollo dell'Aja, sono regolati dal testo originale della Convenzione.

#### *4. La struttura della L.T.A.*

Le L.T.A. internazionali sono redatte, come già accennato, su di un modulo uniforme IATA, noto come *Universal Air Waybill* composto da un set comprendente 3 originali e 9 copie <sup>26</sup>.

In questo modulo sono predisposte varie caselle, destinate a contenere le indicazioni da inserirsi sulla L.T.A.. Non tutte le indicazioni previste sono da ritenersi indispensabili, cosicché spesso la L.T.A. può apparire scarna od incompleta.

---

<sup>26</sup> Ciascuna L.T.A. internazionale è composta da un set di 12 moduli numerati progressivamente, comprendenti 3 originali, 6 copie e 3 copie supplementari. Detti moduli sono così suddivisi: nn. 1, 2, e 3: originali rispettivamente per il vettore, per il destinatario e per il mittente; nn. da 4 a 9: copie, con funzione di ricevuta della consegna (n. 4), per l'aeroporto di destinazione (n. 5), per il primo (n. 8), il secondo (n. 7) e il terzo (n. 6) eventuali vettori successivi, per l'agente (n. 9); infine, le tre copie supplementari (nn. 10, 11 e 12) a disposizione del vettore.

A grandi linee la lettera di trasporto aereo può essere divisa in tre parti. La prima, contenuta nel settore superiore del modulo, riporta le indicazioni relative al tipo di trasporto, i dati di vettore e mittente, le indicazioni doganali ed assicurative.

La seconda parte è dedicata ai dati relativi al carico, come peso, natura, dimensioni e quantità della merce. La terza, situata nel settore inferiore del modulo, viene occupata dai dati riguardanti le tariffe applicate, nonché dalla firma e dalle dichiarazioni eventualmente rese dal mittente <sup>27</sup>.

Ogni L.T.A. viene identificata da un numero progressivo di otto cifre che compare negli angoli superiori del modulo <sup>28</sup>. Tale numero, in pratica il codice d'identificazione della spedizione, deve essere sempre preceduto dal numero di codice in tre cifre che identifica la compagnia IATA emittente.

Immediatamente sotto si trova, espresso mediante un apposito codice di tre lettere, l'aeroporto di partenza. Segue un ampio spazio dedicato al nome e all'indirizzo del mittente, in cui è spesso inserito anche il numero telefonico, utile per eventuali comunicazioni urgenti.

Successivamente si incontra lo spazio dedicato ai dati del destinatario (nome, indirizzo ed eventualmente telefono), seguito da quello relativo a nome ed indirizzo dell'agente del vettore che emette la L.T.A..

Accanto a ciascuno degli spazi dedicati rispettivamente a mittente, destinatario ed agente, si trova una piccola casella; in essa il vettore può inserire un numero di codice o di conto con cui identifica i soggetti indicati, nel caso in cui abbia con essi rapporti particolarmente intensi o frequenti.

---

<sup>27</sup> Le indicazioni inserite in L.T.A. devono essere scritte a macchina, in caratteri latini e numeri arabi; le lingue ammesse sono l'inglese, il francese e lo spagnolo. Nel caso sia usata una lingua diversa, deve essere posta accanto la traduzione inglese della indicazione.

<sup>28</sup> Il vettore può inserire il numero di identificazione anche sulla parte inferiore destra della L.T.A.. Il numero della L.T.A. è stampato anche sul set di autoadesivi bianco gialli che saranno applicati, a fini identificativi, sulla merce a ciascuna L.T.A..

È in corso di studio, e se ne prevede in breve l'introduzione, un nuovo metodo di numerazione automatica «neutra» (cioè indipendente dalla compagnia aerea emittente) che potrà permettere la gestione al traffico aereo merci mediante banche dati centralizzate.

È pure prevista una casellina in cui l'agente indica il suo numero di codice attribuitogli dalla IATA <sup>29</sup>.

Sotto, si trova uno spazio in cui inserire l'aeroporto di partenza e l'itinerario prescelto, nel caso in cui il volo non sia diretto.

Questo primo gruppo di indicazioni testé descritto occupa la metà sinistra del terzo superiore della L.T.A.. La metà destra invece riporta: a) il nome e la ragione sociale del vettore emittente; b) la stampigliatura *not negotiable Air Waybill*; c) l'avviso che il trasporto è soggetto alle condizioni di trasporto retrostanti, alla convenzione di Varsavia del 1929 e, mancando la dichiarazione di valore, ai limiti colà previsti; d) le indicazioni speciali, facoltative, relative alle modalità di pagamento (p. es.: con assegno; o speciali istruzioni valutarie, etc.).

A questo punto si presenta una striscia di caselline che al profano possono apparire poco decifrabili. Esse servono nel caso di trasporto: nella prima è inserita la sigla della località d'arrivo, seguita dal nome del primo vettore; nelle successive, alternativamente, le sigle IATA dei successivi scali e dei vettori che si occuperanno delle relative tratte di trasporto.

Queste caselline riempiono soltanto una metà del modulo: l'altra metà è occupata da altre caselline, riservate, nell'ordine: 1) alla sigla di tre lettere indicante la valuta in cui è trattato il trasporto, secondo le norme IATA; 2) ad un codice relativo alla tariffa, ad uso del vettore; 3) all'indicazione se il nolo è pagato alla partenza o deve essere riscosso all'arrivo; 4) alla indicazione se eventuali oneri diversi dal nolo siano stati pagati o vadano riscossi a destinazione <sup>30</sup>; al valore dichiarato per la spedizione dal mittente; 6) al valore doganale dichiarato.

Le ultime due indicazioni rivestono particolare importanza. Se infatti il mittente dichiara che la merce ha un determinato valore, non si applica la limitazione prevista dalla convenzione di Varsavia (art. 22.2), ma la responsabilità del vettore è determinata nei limiti del valore dichiarato

---

<sup>29</sup> Risoluzione IATA n. 821. Il numero di codice IATA viene assegnato all'agente nel momento in cui sottoscrive lo «*IATA Cargo Agency Agreement*», con cui assume la rappresentanza delle compagnie aeree che gli rilasceranno l'*appointment*.

<sup>30</sup> Non è possibile frazionare il pagamento del nolo in parte alla partenza ed in parte all'arrivo; lo stesso dicasi per gli ulteriori oneri.

dal mittente. Ovviamente la dichiarazione di valore comporta aumenti di tariffa proporzionali al valore dichiarato. Se il mittente non dichiara nulla, nella casellina viene inserita la sigla NVD (*no, value declared*). Identica sigla viene usata, in altra apposita casellina, nel caso in cui non venga fatta dichiarazione di valore doganale <sup>31</sup>.

La successiva striscia di caselle inizia con quella per l'aeroporto di destinazione. Segue quella in cui i vettori successivi, se credono, possono inserire le indicazioni relative al volo; in ogni caso, non si tratta di dati impegnativi di fronte al mittente. La terza ed ultima casella della striscia è destinata all'indicazione della somma assicurata. Essa è da collegarsi al servizio di assicurazione che i vettori forniscono alle condizioni riportate sul retro della L.T.A. e dietro pagamento del relativo premio. Non tutti i vettori esplicano tale servizio; le L.T.A. di coloro che non la offrono riportano questa casella oscurata.

Con ciò è completo l'esame della prima parte della lettera di trasporto aereo.

La seconda parte, situata nel settore centrale del modulo, si occupa dei dati relativi alla merce.

Il primo ampio spazio che si incontra deve essere riempito con le *handling information*. In esso devono essere inseriti tutti i dati che non trovano posto in altre apposite caselle del modulo, nonché le istruzioni date dal mittente. Perciò qui trovano posto, fra le altre cose:

- a) la descrizione delle marche, i numeri e i metodi d'imballaggio della merce;
- b) la clausola *notify*, ossia l'indicazione di colui al quale deve essere notificato, oltre al destinatario, l'arrivo della merce;
- c) l'indicazione degli altri eventuali documenti che viaggiano con la merce;
- d) le eventuali dichiarazioni speciali per la dogana;
- e) il peso netto della spedizione, ove richiesto;

---

<sup>31</sup> Ricordiamo che il mittente è responsabile verso il vettore per le errate indicazioni o l'insufficienza dei documenti e delle indicazioni doganali (art. 16, punto 1 della convenzione di Varsavia).

f) le indicazioni di eventuali servizi opzionali richiesti e/o istruzioni speciali (p. es.: riconsegna a domicilio del destinatario) <sup>32</sup>;

g) la eventuale indicazione che la merce sta tornando al mittente in quanto non accettata dal destinatario;

h) il richiamo alla *extension list* nel caso di trasporti consolidati.

Alle *handling information* segue una serie di colonne relative ai dati dettagliati del carico e del nolo.

La forma verticale delle caselline è in funzione della descrizione della merce, che si trova all'estrema destra; in pratica, ciascuna informazione si trova allineata al relativo tipo di merce, con ciascun relativo totale indicato alla base delle colonne. Partendo da sinistra si incontra:

1) numero dei colli trasportati per ciascun tipo di merce, e totale;

2) peso lordo, singolo e totale, dei colli, con indicazione della unità di misura;

3) sigla del tipo di tariffa applicata;

4) altre indicazioni in relazione a tariffe di tipo speciale;

5) peso su cui è calcolato l'ammontare del nolo;

6) ammontare unitario del nolo per ciascuna merce (nolo/kg di merce);

7) ammontare totale del nolo, per ciascuna voce di carico ed in totale.

All'estrema destra si trova un ampio spazio dedicato alla natura e quantità della merce. In esso deve essere riportata una sintetica ma precisa indicazione della natura del carico, le sue dimensioni, l'indicazione se si tratti di *restricted articles* <sup>33</sup>, l'eventuale uso di ULD <sup>34</sup>. Se lo

---

<sup>32</sup> Non sono accettate dai vettori L.T.A. che richiedano di ottenere dal destinatario prove di pagamento, accettazione di assegni, etc. a fronte della riconsegna della merce. Non sono neppure accettate L.T.A. che riportino istruzioni tali da rendere in pratica il documento di trasporto negoziabile o rappresentativo delle merci. *Contra*, VOLII, *op. cit.*, pag. 775-776 il quale, oltre a ritenere possibili nella pratica tali ipotesi, si dimostra fautore della negoziabilità della L.T.A..

<sup>33</sup> Per «*restricted articles*» si intendono quelle merci di natura delle quali richiede speciali precauzioni, documenti o permessi per il trasporto. Fra esse ricordiamo, a titolo di esempio, gli animali vivi, armi, munizioni, esplosivi, merci pericolose, salme e resti umani, merci facilmente deteriorabili, valori, veleni, preparati biologici e radioattivi, etc.

<sup>34</sup> Gli ULD (*unit load devices*) sono dei particolari contenitori, disponibili in diversi formati, studiati apposta in quanto a foggia e dimensioni per assicurare il miglior



spazio non è sufficiente alla bisogna, si indica soli il numero dei colli, il loro peso totale ed il volume occupato, rimandando per gli altri dati alla *extension list*. Questa viene redatta in numero di copie pari a quello della L.T.A. e contiene per esteso tutti quei dati che per motivi di spazio non si sono potuti indicare sul documento di trasporto a cui va allegata. L'uso della *extension list* è prassi normale nei trasporti consolidati od in container <sup>35</sup>.

Resta da esaminare la parte inferiore del modulo. Sulla sinistra si trovano varie caselline, relative alle tariffe. La prima colonna si riferisce ai noli riscossi alla partenza (*prepaid*), la seconda a quelli che dovranno essere pagati a destinazione (*collect*).

Dall'alto in basso si ha il nolo peso, il corrispettivo per l'eventuale maggiore dichiarazione di valore, le tasse, le tariffe per ulteriori spese e servizi (separati per agente e vettore), i totali di quanto addebitato divisi fra *prepaid* e *collect*, ed infine la valuta adoperata ed il tasso di conversione.

Nella parte inferiore destra troviamo invece l'indicazione analitica mediante sigla delle voci tariffarie addebitate ed il loro ammontare <sup>36</sup>.

Segue la dichiarazione dello speditore che certifica la correttezza dei dati inseriti in L.T.A., con in calce lo spazio per la sottoscrizione del documento di trasporto.

Infine, la data ed il luogo di emissione della L.T.A., e la firma del vettore o del suo agente <sup>37</sup>.

---

fruttamento delle stive degli aeroplani. Le compagnie aeree, per favorirne l'uso, praticano consistenti riduzioni tariffarie alle spedizioni in essi imballate.

<sup>35</sup> Per trasporti consolidati si intendono quelli in cui uno spedizioniere (che assume appunto il nome di consolidatore) raduna in un unico collo le spedizioni di più clienti. In tali casi egli ottiene dal vettore aereo una sola L.T.A. (detta «*mother air waybill*» - MAWB) e rilascia invece proprie L.T.A. («*house air waybill*» - AWB) a ciascuno dei suoi clienti, risultando perciò egli e non la compagnia aerea vettore contrattuale nei loro confronti.

Per un esame approfondito della figura del consolidatore si veda FOGLIANI - BISOGNO, *Il fenomeno della consolidazione nel trasporto aereo, supra*.

<sup>36</sup> Ad esempio, per assicurazione, tratte di trasporto in superficie, immagazzinaggio, uso di ULD, ritiro a domicilio ed imballaggio, etc.

<sup>37</sup> Secondo la convenzione di Varsavia (art. 6.4) la firma del mittente può anche essere stampata o apposta mediante un timbro sulla L.T.A.; quella del vettore può essere

## 5. Il retro della L.T.A

Sul retro della copia della L.T.A. (sia nazionale che internazionale) destinata al mittente sono riportate le *conditions of contract* predisposte dal vettore.

Nel caso di lettera di trasporto aereo internazionale, tali condizioni sono uniformi per tutte le compagnie, in quanto studiate dalla IATA e rese obbligatorie per i vettori affiliati<sup>38</sup>. La loro origine IATA è evidenziata dalla loro struttura, ispirata a principi propri degli ordinamenti di *common law*.

L'analisi dettagliata di tali condizioni esula dall'ambito del presente lavoro<sup>39</sup>. In questa sede basterà ricordare soltanto che esse non esauriscono la normativa contrattuale che regola il trasporto, ma si inquadrano nell'ambito delle più generali «condizioni di trasporto», di cui costituiscono il nucleo.

Anche queste ultime sono di derivazione IATA, ma a differenza delle condizioni di contratto non sono obbligatorie. È tuttavia da rilevare che in concreto i vettori si sono uniformati ai suggerimenti IATA, talché a grandi linee si può affermare che anche le condizioni di trasporto sono internazionalmente uniformi.

In campo nazionale le condizioni di trasporto riportate sul retro della L.T.A. sono assai meno elaborate; tuttavia, anche in questo settore si registra una notevole uniformità, principalmente per il fatto che l'esiguità del loro numero e la dominante presenza della compagnia di bandiera hanno fatto convergere i consensi verso una formulazione standard ormai da tempo cristallizzata e collaudata.

---

timbrata, ma non stampata. La prassi registra un amplissimo uso di tale facoltà, che il protocollo di Montreal n. 4 ha ampliato, prevedendo anche per il vettore la possibilità di apporre la propria sottoscrizione a stampa.

<sup>38</sup> Risoluzione IATA n. 600 b.

<sup>39</sup> Cfr. al riguardo, COMENALE PINTO, *Condizioni generali di contratto e condizioni di trasporto nella lettera di trasporto aereo*.

## 6. Il futuro della L.T.A.

Come gli altri settori del trasporto aereo, anche quello relativo alla documentazione sta facendo notevoli passi avanti grazie ai progressi dell'elettronica e dell'informatica.

Grazie ad essi si sta diffondendo la emissione computerizzata della L.T.A.. Si va dai casi più semplici, in cui il modulo singolo viene compilato su macchine elettroniche che sono in grado di fornire tariffe ed altri dati, ai casi più sofisticati in cui i moduli delle lettere di trasporto, anche forniti su modulo continuo, sono compilati a mezzo di un terminale che, collegato con i computer centrali presso la compagnia vetrica, fornisce dati aggiornati su voli, spazi disponibili, tariffe. etc. <sup>40</sup>.

In questa direzione si sta progettando un vasto sistema centrale integrato che sarà in grado di gestire quasi tutto il trasporto aereo mondiale di merci, con relativa emissione dei documenti di trasporto. Un tale sistema dovrebbe portare un notevole vantaggio in termini di celerità del trasporto; specialmente le spedizioni attraverso vettori successivi risulteranno assai semplificate rispetto al presente.

È presente che l'uso di mezzi elettronici e computer porterà alla scomparsa del mezzo documentale cartaceo in favore della registrazione dei dati in apposite *data-bank* gestite da computer. Ciò segnerà la definitiva fine della possibilità - già oggi solo teorica - di negoziare la L.T.A., ma in compenso permetterà di ottenere copie video o stampa del documento in ogni luogo desiderato, svincolandosi dalla emissione di un numero predeterminato di copie.

A questi possibili sviluppi tecnologici il protocollo di Montreal n. 4 ha aperto la strada dal punto di vista giuridico, prevedendo che la L.T.A.

---

<sup>40</sup> Fra i primi sistemi di questo tipo ad entrare in funzione ricordiamo quello denominato «FAST - Cargo Routing and Control System», in grado di emettere una L.T.A. in relazione ai dati sugli spazi di bordo disponibili forniti da un computer centrale. Per una precisa descrizione del sistema si consulti COMMIALE PINTO, *La prenotazione elettronica di spazio*.

possa essere sostituita da qualsiasi altro mezzo che registri permanentemente i dati del trasporto e che sia accessibile al mittente <sup>41</sup>.

Fino a che tale protocollo non entrerà in vigore (e, soprattutto, sarà adottato dagli U.S.A.) rimarrà comunque in uso la tradizionale L.T.A., elemento imprescindibile del trasporto in base alla normativa vigente.

ENZO FOGLIANI

---

<sup>41</sup> Art. III del protocollo di Montreal n. 4, che modifica l'art. 5 della convenzione di Varsavia introducendo la previsione che, in caso la L.T.A. non sia emessa ma siano stati registrati i dati del trasporto, il mittente possa richiedere separate ricevute a riprova della avvenuta registrazione dei dati. Sulla natura della «*receipt for the cargo*» riportante i dati registrati del trasporto e sulle relative ipotesi di carattere probatorio si veda l'incisivo scritto di BUSTI, *La ricevuta della merce nel trasporto aereo intenzionale*, in *Trasporti* 12, 1977, pag. 61.