

silence soit attribuable au fait que le législateur envisageait le fabricant et l'ouvrier comme les seuls contractants possibles ; on voit au contraire par l'art. 8 (al. 1 ch. 3) qu'il prévoyait le cas où l'indemnité serait payée par une personne autre que le patron, et le message du Conseil fédéral du 7 juin 1886 (F. féd. 1886;II p. 679) mentionne expressément l'éventualité du payement d'une indemnité insuffisante opéré par la C^{ie} d'assurance à l'ouvrier. Aussi bien le but de la disposition de l'art. 9 s'oppose à ce qu'on en restreigne l'effet aux contrats auxquels le fabricant a été partie ; le législateur ne veut pas que, par suite d'un accord imprudent, l'ouvrier soit obligé de se contenter d'une indemnité manifestement inférieure à celle à laquelle il aurait droit ; il entend le protéger contre les conséquences de son inexpérience et de la situation souvent désavantageuse dans laquelle il se trouve pour traiter et l'on ne voit pas pourquoi il le traiterait différemment suivant qu'il a contracté avec son patron ou avec un tiers. Cette différence de traitement serait d'autant plus injustifiée que, dans la plupart des cas, lors du règlement de l'indemnité le patron et la C^{ie} d'assurance ne font qu'un ; si même c'est le fabricant qui, dans la forme, traite avec l'ouvrier, au fond c'est la C^{ie} d'assurance qui est seule intéressée au contrat ; le fabricant est un simple intermédiaire ; si l'on se passe de sa coopération purement formelle, le contrat ne change pas de nature et cette simplification de procédure ne peut avoir pour conséquence une diminution des droits que la loi assure à la victime de l'accident.

Tous ces motifs, qui sont tirés à la fois du texte de la loi, de l'intention certaine du législateur et de l'équité, conduisent à admettre que Pothier peut se mettre au bénéfice de la disposition de l'art. 9 pour attaquer le contrat qu'il a conclu directement avec la « Zürich ». Comme il est constant que l'accident a entraîné une incapacité durable de travail de 10 %, la somme de 58 fr. 35 moyennant le paiement de laquelle le demandeur a donné quittance à la « Zürich » est « évidemment insuffisante ». Cette quittance étant par conséquent annulée, il convient de prendre pour base du calcul de l'indemnité à laquelle il peut prétendre les chiffres

adoptés par le juge de première instance et dont la défenderesse n'a pas contesté l'exactitude. Le jugement contient toutefois deux erreurs de calcul qu'il y a lieu de rectifier : si l'on réduit de 20 % la somme de 2760 fr. qui représente le montant total du dommage, on obtient le chiffre de 2208 fr. et non pas de 2218 fr. comme le porte le jugement ; en outre la somme déjà payée par la défenderesse est de 58 fr. 35 et non de 50 fr.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Le recours est admis et l'arrêt rendu par la Cour de justice civile le 4 mars 1911 est réformé en ce sens que la « Zürich » est condamnée à payer à Pothier, avec intérêts légaux dès le 2 août 1909, la somme de 2208 fr. sous déduction de 58 fr. 35 déjà versés par elle.

4. Eisenbahntransport. — Transport par chemins de fer.

37. *Sentenza del 2 giugno 1911 nella causa Ditta Fratelli Corti, attrice ed appellante, contro Ferrovia del Gottardo, convenuta ed appellata.*

Tardività dell' appello ? L'art. 64 PC, indicante come limite di tempo le ore sei pom. dell'ultimo giorno utile a procedere, non è applicabile in materia di appello (art. 85 et 41 al. 3 OGF). — **Contratto di trasporto per ferrovia.** (*Convenzione internazionale di Berna, 14 ottobre 1890.*) **Resa tardiva** di merce esposta per sua natura al rischio di subire una deteriorazione interna durante il trasporto (art 31 n° 4 CJ). **La Responsabilità della ferrovia** per avaria anche di tale merce si estende a **tutta la durata del trasporto**, ma è limitata al solo **danno dipendente dal ritardo** (art. 40 CJ). **Limitazione dell'indennizzo** alla somma esposta nella dichiarazione di interesse (art. 40 in fine). — Applicazione del principio, statuito, in aggiunta all'art. 40, nella **Convenzione addizionale 19 settembre 1906** (art. XII) ? Argomento invocato troppo tardi (art. 65 OGF).

In questa causa il Tribunale civile distrettuale di Bellinzona-Riviera, in prima, ed il Tribunale di Appello del Cantone Ticino, in seconda istanza, ebbero a giudicare:

Il primo, con sentenza 2 marzo 1910:

- « 1° È preso atto della dichiarazione della spett. Ferrovia »
- » convenuta di pagare agli attori Fratelli Corti, a dipendenza »
- » della presente causa, la somma di fr. 400.
- » 2° Nel rimanente la petizione 3 settembre 1906 dei »
- » Fratelli Corti è respinta. »

Il secondo, con sentenza 24 novembre 1910:

» L'appellata sentenza è confermata. »

Appellante da questo giudizio la Ditta Fratelli Corti, la quale con atto 6 marzo 1911 conchiude domandando l'annullazione della sentenza appellata nel senso dell'ammissione delle domande formulate nella petizione di causa, e quindi la condanna della Convenuta a pagare all'attrice la complessiva somma di fr. 3138.32, al 6% dal 1° gennaio 1906;

nel mentre la Convenuta conchiude nel suo allegato responsivo alla conferma pura e semplice della sentenza appellata;

Considerando in fatto:

A. — Il 6 novembre 1906 la Ditta attrice spediva da Gualtieri (Parma) due vagoni di uva in ceste, indirizzati l'uno a Bellinzona, l'altro a Balerna. Ambedue le spedizioni avvenivano con lettera di porto internazionale, a piccola velocità, colla dichiarazione di fr. 200 di interesse alla riconsegna. Il vagone destinato a Bellinzona, contenente 215 ceste, del peso di chg. 8705, veniva reso il 16 novembre; quello destinato a Balerna, contenente 220 ceste, del peso di chg. 9900, veniva consegnato il 15 dello stesso mese. La merce essendo arrivata in istato di forte avaria, la Ditta Fratelli Corti, prima del ritiro, faceva constatare il danno a mezzo di periti, i quali stimarono la perdita a metà del valore della merce. Il quale valore veniva allora indicato dalla Ditta istante: pel vagone a destinazione Bellinzona, chg. 8705 a r. 23.25 il quintale = fr. 2023.90, più fr. 43.50 per spese di

mediazione, fr. 87 per spese di porto, ceste ecc. trasferite e personali, e fr. 607.45 trasporto e dazio = fr. 2761.85; pel vagone a destinazione Balerna, chg. 9900 a fr. 23.25 = fr. 2301.75, dazio e trasporto fr. 558.65 = fr. 2860.40. La metà di questi importi, nelle somme di fr. 1385.95 e 1430.15, veniva dalla Ditta istante reclamata dalla Ferrovia. Ma questa essendosi dichiarata disposta a pagare per ciascun vagone solo la somma di fr. 200, indicata nella dichiarazione di interesse, la vertenza veniva dalla Ditta Fratelli Corti portata davanti il Tribunale distrettuale di Bellinzona, in prima istanza, ed, in seconda, davanti il Tribunale di Appello, il quale giudicava come ai dispositivi più sopra riprodotti osservando:

Entrambe le parti in causa essersi riferite alla Convenzione Internazionale di Berna sui trasporti di merci per ferrovia (CJB) e la questione da risolvere essere sostanzialmente di vedere, se la ferrovia sia tenuta a risarcire il danno derivato alla merce a dipendenza del ritardo nella resa o riconsegna, oltre all'ammontare del valore dichiarato quale interesse. La Ditta attrice avere affermato che il ritardo era dovuto a grave colpa della ferrovia, ma sulla negativa di questa, non aver insistito ulteriormente su tale affermazione che le risultanze di causa non consentono di ritenere assodata.

A sua volta la ferrovia aver sostenuto che l'attrice è in colpa per avere caricata e spedita l'uva che già trovavasi in condizioni precarie di trasporto, senza dare ai vagoni il voluto respiro. Ma nessuna prova venne eseguita che l'uva sia stata caricata bagnata o in condizioni precarie, e quanto alla pretesa mancanza d'aereazione, se è risultato che i finestrini del vagone destinato a Bellinzona erano chiusi, questo fatto, per concorde ammissione dei periti, non ha esercitato apprezzabile influenza sulla constatata avaria.

Ciò premesso, l'azione doversi decidere in base agli art. 30, 37 e 38 CJB, in forza dei quali la ferrovia è responsabile del danno risultante dalla perdita totale, o parziale, o dall'avaria della merce, e deve, in caso di avaria, pagare

l'ammontare integrale della svalutazione ed inoltre, se vi fu dichiarazione d'interesse alla riconsegna, i danni-interessi, i quali ultimi non possono però oltrepassare la somma portata dalla dichiarazione di interesse, e ciò qualora la ferrovia non provi che il danno dipende da colpa od ordine dell'interessato, da vizio proprio della merce (deteriorazione interna ecc.) o da forza maggiore.

Dovendosi, in base a quanto fu osservato, escludere qualsiasi colpa delle parti e non essendo stato invocato caso di forza maggiore od ordine dell'interessato, rimane da esaminare se occorra vizio proprio della merce. Simile vizio venne allegato dalla ferrovia in relazione all'art. 31, n° 4, CJB, secondo il quale l'impresa di trasporto non è tenuta di rispondere dell'avaria che incoglie alle merci le quali, per cause inerenti alla loro natura, sono esposte a speciale pericolo di perdersi in tutto od in parte o d'essere avariate, segnatamente in conseguenza di rottura, ruggine, deteriorazione interna e spontanea ecc., e siccome l'uva fresca cade, a non dubitarne, nel novero delle merci che, per cause inerenti alla loro natura, sono esposte a speciale pericolo di avariarsi per causa di deteriorazione interna e spontanea e siccome la Ditta attrice non ha fatto la prova del contrario, sta la presunzione sancita dall'ultimo capoverso del precitato art. 31 e non può la ferrovia essere chiamata a rispondere per avaria. Nè è giusto di affermare che non possa la ferrovia essere protetta dal disposto dell'art. 31, in caso di ritardo nella resa, non potendo detto articolo aver di mira di coprire la colpa o la negligenza del vettore. La legge non fa distinzione tra avaria verificatasi entro i termini regolamentari di resa e quella oltre i medesimi, ed è probabile non si abbia introdotta o voluta tale distinzione per le difficoltà di sceverare i danni anteriori da quelli posteriori ai termini regolamentari di resa; ad ogni modo, la legge tiene responsabile la ferrovia dell'avaria che è la conseguenza del fatto del trasporto o ad esso dovuta, non dell'inosservanza dei termini di resa.

Nel fattispecie torna applicabile, come ha osservato a

ragione il primo giudice, il disposto dell'art. 40, pel quale: « se è dimostrato che un danno è risultato dal ritardo, potrà essere aggiudicato l'ammontare del danno, ma nell'uno e nell'altro caso non potrà eccedere la somma dichiarata d'interesse alla riconsegna. »

La Ditta Fratelli Corti ha dimostrato che un danno, ed anzi un danno superiore ai fr. 2000 le è derivato dal ritardo, ma la somma da essa dichiarata quale interesse alla riconsegna essendo di soli fr. 200 per vagone, non le può essere riconosciuta per i due vagoni che la somma di fr. 400 statale offerta dalla ferrovia.

B. — È contro questo giudizio che è diretta la presente appellazione.

In diritto:

1. — L'appello è regolare nella forma ed avvenuto in tempo utile, quantunque depresso solo dopo le 6 di sera dell'ultimo giorno in cui spirava il termine a ricorrere. Chè la Legge sulla organizzazione giudiziaria federale non enumera all'art. 85 fra le norme direttamente applicabili in materia di appello il disposto dell'art. 64 PC indicante come limite di tempo le ore 6 pom. dell'ultimo giorno utile a procedere, nè tal limite venne di conseguenza ammesso nella giurisprudenza di questo Tribunale. Il rappresentante della Ferrovia dichiara del resto egli medesimo, nel proprio allegato di risposta, di non volere insistere sull'eventuale tardività dell'appello.

2. — In merito è da osservare anzitutto che le parti sono d'accordo per ammettere il fatto del ritardo nella resa della merce oltre i termini regolamentari. Esse divergono solo nel computo delle ore di ritardo che l'appellante indica in 156 pel vagone a destinazione di Bellinzona, e 108 per l'altro vagone, nel mentre, secondo la ferrovia, il ritardo sarebbe solo di 33, risp. 55 ore. Da dove provenga questa differenza di computo, non risulta esattamente dagli atti. Dato però, come sembra probabile, che tale divergenza provenga dalle differenti indicazioni di data figuranti sulla lettera di vettura e sul timbro della stazione mittente (6, risp. 8 novembre),

dovrebbe la divergenza risolversi nel senso della tesi della ferrovia (ved. EGER, *Intern. Uebereinkommen*, p. 58), chè solo la data figurante sul timbro può far fede dell'avvenuta consegna.

Nessuna divergenza verte del pari sul fatto dell'avvenuta avaria nella misura fissata dalla perizia (50 % del valore intrinseco della merce) e sul fatto che l'avaria è dovuta almeno in parte al ritardo nella consegna, sostenendo solo la ferrovia che la decomposizione doveva già essere incominciata nei termini di resa, nel mentre la Ditta attrice ritiene che senza il ritardo la merce sarebbe arrivata in buono stato.

Sugli addebiti reciproci di colpa le parti non insistono più nelle loro memorie di appello, ed a ragione. La Ditta attrice sembra invece contestare (rilevando il difetto di prova al riguardo) che la merce spedita rientri nella categoria di quelle, per le quali l'art. 31 n° 4 CJB statuisce un caso di esonero della ferrovia. Se non che è evidente, e tutti gli autori sono d'accordo per ammetterlo (ved. EGER, p. 365; GERSTNER, *Intern. Eisenbahnfrachtrecht*, p. 343), che la frutta, in ispecie l'uva fresca, deve annoverarsi fra le merci che « per loro natura particolare sono esposte al rischio di subire durante il trasporto una deteriorazione interna », per cui non occorre al riguardo di escutere una prova qualsiasi.

3. — La questione, quale si presenta da risolvere, è quindi di sapere se in casi di ritardo nel trasporto di merci esposte per loro natura ad una deteriorazione interna, per la quale le compagnie di trasporto sono liberate in massima dalla responsabilità per avaria, abbia a rimborsarsi solo il danno fissato dall'art. 40 della Convenzione internazionale, oppure eventualmente un danno maggiore dipendente, non dal fatto del ritardo subito dal destinatario nella consegna, ma da un'alterazione interna prodottasi nella merce in dipendenza esclusiva o parziale del troppo lungo soggiorno nella vettura di trasporto. La questione è controversa nella dottrina e nella pratica (ved. per la dottrina: EGER, *Intern. Uebereinkommen*, ed. 3^a, p. 417, che si pronuncia esplicita-

mente per la prima alternativa; e GERSTNER, *Intern. Eisenbahnfrachtrecht*, p. 333, che senza dichiararsi in modo categorico, sembra propendere per la seconda; BLUME, *Intern. Uebereinkommen*, p. 171; e per la pratica: i casi citati nella *Zeitschrift für intern. Eisenbahntransport*, 1900, p. 127; 1902, 337; 1907, p. 428, riferenti il primo una sentenza della Corte di Cassazione di Firenze nel secondo senso, gli altri sentenze nel senso contrario delle Corti giudiziarie germaniche ed austriache). Ma quantunque controversa, non sembra doversi risolvere in senso diverso da quello delle istanze cantonali. L'art. 30 della Convenzione internazionale dichiara le ferrovie responsabili per il danno risultante dalla perdita o dall'avaria della merce *per tutto il tempo che dura il trasporto*, dalla consegna alla resa. Statuendo all'articolo susseguente una serie di eccezioni a questa regola, fra le altre l'eccezione al n° 4 dell'art. 31 — che la ferrovia non abbia a rispondere del danno derivante da avaria per merce soggetta per sua natura a deteriorazione interna —, è quindi da ammettersi che si abbiano voluti applicare all'eccezione gli stessi limiti di tempo che vennero ritenuti per la regola e che quindi, meno nei casi espressamente riservati dall'art. 41, di frode o colpa grave, l'esonero dalla responsabilità per avaria di merci internamente deteriorabili si estenda esso pure a tutta la durata del trasporto, dalla consegna alla resa, indipendentemente dal fatto se la resa avvenga o meno nei termini regolamentari. La responsabilità della ferrovia è limitata in questi casi al solo danno dipendente dal ritardo, pel quale l'art. 40 stabilisce, in difetto di prova precisa, una serie di calcoli, aggiungendo al suo ultimo alinea, che possa essere ripetuto l'intero danno, qualora ne sia stata fornita la prova, ma che nell'uno come nell'altro caso — di esistenza o non esistenza di prova — non possa l'indennizzo superare la somma esposta nella dichiarazione di interesse. Per quanto dall'applicazione di tal regola possa derivare al mittente, come nel caso concreto, un danno rilevante, trattasi di regole precise e tassative prescritte nell'interesse di una semplificazione ed unificazione del trasporto internazionale in una con-

venzione la quale lascia del resto libero al mittente di garantirsi contro un eventuale danno maggiore elevando, col sacrificio di qualche spesa di trasporto in più, la propria dichiarazione di interesse. Nè può quindi ammettersi, come viene proposto da singoli autori (ved. *Zeitschrift für intern. Eisenbahntransport*, 1907. p. 432), una distinzione fra l'avaria prodottasi nei termini di resa e quella avvertasi durante i giorni di ritardo, non ammettendo gli art. 30, 31, 39, 40 e 41 una simile distinzione, la quale verrebbe a ledere la regola in essi implicitamente statuita (art. 41) che, a meno di dolo o di colpa grave, il rischio per avaria di merce internamente deteriorabile debba essere a carico del mittente. L'appellante ha bensì sostenuto doversi la responsabilità della ferrovia dedurre da una specie di colpa o negligenza inerente — per necessità logica — al fatto del ritardo nella resa. Ma data anche l'esistenza reale di una colpa in tal senso, sarebbe questa tesi tuttavia in urto col disposto dell'art. 41, il quale non ammette una responsabilità maggiore di quella statuita nell'art. 40, se non nel caso di dolo o di colpa grave. E del pari inammissibile è l'argomento tirato dall'appellante dal fatto che il ritardo nel trasporto, essendo imputabile alle ferrovie italiane e la dottrina e la giurisprudenza italiana avendo, a quanto affermarsi, interpretato diversamente i disposti degli art. 30, 31, 40 e 41 della Convenzione internazionale, debba questa diversa applicazione profittare nel caso concreto all'attrice. Trattasi di regole uniformi in una convenzione internazionale sulla cui applicazione possono bensì insorgere delle differenze fra i tribunali dei singoli Stati, ma che non ammettono una interpretazione diversa da parte dello stesso giudice a seconda che si tratti di trasporti eseguiti in uno Stato o nell'altro.

4. — La questione essendo per tal modo da risolvere nel senso delle istanze cantonali, devesi, d'accordo con queste, respingere la domanda della Ditta attrice, in quanto supera l'indennizzo offerto dalla ferrovia di fr. 400. Un sol punto discutibile sarebbe stato quello di sapere se, come a tenore della convenzione addizionale 19 settembre 1906, entrata in

vigore il 22 dicembre 1908, statuente in aggiunta all'art. 40, che nell'eventualità che il valore dichiarato sia inferiore alle spese di trasporto, possa l'indennità nei casi dell'alinea 2° dell'art. 40 raggiungere l'importo di dette spese, la Ditta istante non sarebbe stata eventualmente in diritto di chiedere pel vagone a destinazione di Bellinzono fr. 249.80 di spese di trasporto da essa pagati, in luogo dei soli fr. 200 dichiarati. Ciò, naturalmente non in applicazione diretta della convenzione addizionale, stipulata ed entrata in vigore dopo il trasporto che è oggetto del presente litigio, ma in relazione alla tesi, sostenuta anche da diversi autori, che tale principio sia già stato implicitamente sancito dall'art. 40 nel suo testo primitivo. La questione non essendo però stata sollevata davanti le istanze cantonali, oltrechè già dubbia in sè stessa, non ha bisogno di essere decisa. Nelle sue osservazioni complementari di appello 2 aprile 1911, l'attrice sembra bensì implicitamente volersi prevalere anche di questo appoggio. Ma queste osservazioni complementari essendo state insinuate dopo il terminine previsto all'art. 65 OGF, non possono naturalmente essere prese in considerazione ; —

il Tribunale federale

pronuncia :

L'appello è respinto e confermata quindi la sentenza 24 novembre 1910 del Tribunale di Appello del Cantone Ticino.