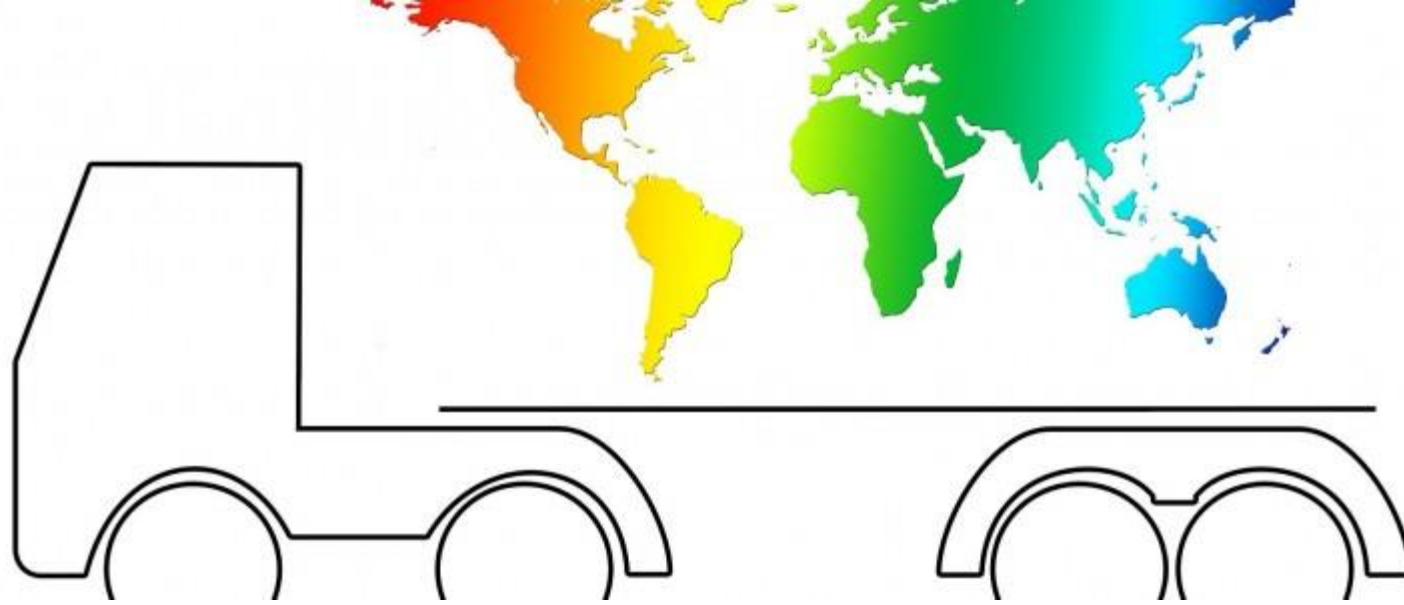


Trasporto internazionale delle merci su strada

Fra diritto e gestione operativa

Sommario

- 1) La normativa applicabile ai trasporti internazionali su strada
- 2) La conclusione e la forma del contratto di trasporto
- 3) Responsabilità del vettore per avaria e perdita delle merci
- 4) Responsabilità del vettore per ritardo
- 5) Le indennità dovute dal vettore
- 6) I vizi della merce e la disciplina delle riserve
- 7) Il regime delle prescrizioni



La disciplina del trasporto internazionale

La Convenzione CMR

- Convenzione CMR relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (Ginevra 19 maggio 1956)
- Protocollo di modifica di tale Convenzione (Ginevra 5 luglio 1978)

La CMR si pone come regola speciale prevalente rispetto sia alle pattuizioni delle parti sia alle singole normative generali, invocabili secondo le ordinarie regole di conflitto in materia di obbligazioni contrattuali, salvo che il diritto nazionale sia richiamato dalla stessa
CMR

L'imperatività e l'inderogabilità della CMR

- Il carattere imperativo e inderogabile della CMR si ricava dall'art. 41 che statuisce che è nullo e improduttivo di effetti qualsiasi patto che, direttamente od indirettamente, deroghi alle disposizioni della presente Convenzione.
- La pattuizione da parte dei contraenti di clausole contrarie alle disposizioni della CMR, e perciò nulle, non comporta tuttavia la nullità dell'intero contratto: le clausole nulle verranno considerate come non apposte e sostituite da quelle corrispondenti alla normativa uniforme

Articolo 1 - C.M.R.- Campo di applicazione

«La Convenzione si applica a ogni contratto per il trasporto a titolo oneroso di merci su strada per mezzo di veicoli, quando il luogo di ricevimento della merce e il luogo previsto per la consegna indicati nel contratto sono situati in due paesi diversi, di cui almeno uno sia parte della Convenzione».

L'applicazione della CMR è quindi legata al verificarsi di due presupposti, l'esistenza di un contratto di trasporto su strada e l'internazionalità del trasporto.

Gli Stati aderenti alla CMR

- Austria Finlandia Kyzgystan Poland Tunisia
- Belarus France Latvia Portugal Turkey
- Belgium Germany Lithuania Romania Turkmenia
- Bosnia Greece Luxembourg Russian Fed. United Kingdom
- Bulgaria Hungary Macedonia Slovakia Uzbekistan
- Croatia Iran Moldavia Spain Yugoslavia
- Czech Rep. Ireland Morocco Sweden
- Danmark Italy Netherland Switzerland
- Estonia Kazaxhstan Norway Tajihistan

Il contratto di trasporto

Il primo presupposto è il contratto di trasporto, come delineato dall'art. 1 CMR n. 1,2,3,4. Si deve trattare di un contratto concernente il trasferimento di cose da un luogo ad un altro (situati in Stati diversi) effettuato con veicoli legittimati alla circolazione stradale ed a titolo oneroso.

Non sono pertanto soggetti alla CMR il trasporto gratuito e quello amichevole di merci.

Internazionalità del trasporto

- I criteri di collegamento non attengono al domicilio e alla nazionalità delle parti contraenti
- È sottoposto alla Convenzione anche il trasporto, ad esempio, nel quale mittente e destinatario coincidano se la destinazione è oltre confine, oppure se mittente, destinatario o vettore abbiano nazionalità e domicilio in uno Stato non contraente della CMR, se la destinazione o la presa in consegna avvengano in uno Stato aderente
- È quindi sufficiente, perché si possa parlare di internazionalità «oggettiva» del trasporto, che la sua esecuzione sia prevista fra località poste in due Stati diversi, l'una per la presa in consegna, l'altra per la riconsegna, purché almeno uno dei due abbia aderito alla CMR.
- L'ampiezza dell'ambito di operatività della CMR è ulteriormente garantita dalla possibilità di estendere la stessa anche ad un trasporto fra Paesi non aderenti se, in tal senso, si sono perfezionati accordi fra le parti contraenti ex art. 6 n. 1 lett. k) della CMR

La C.M.R. non si applica:

- ai trasporti effettuati in base a convenzioni postali internazionali;
- ai trasporti funebri;
- ai traslochi.



Art. 2 CMR

Se, su una parte del percorso, il veicolo sul quale si trovano le merci è trasportato, senza che queste ne siano scaricate, per mare, per ferrovia, per via navigabile interna, o per via aerea, - eccettuati, eventualmente, i casi previsti nell'articolo 14 -, **la presente Convenzione si applica nondimeno all'intero trasporto.**



La CMR e i trasporti misti o intermodali

Nei trasporti misti (strada-mare, strada-ferrovia oppure strada-aereo), se la merce non viene scaricata dal mezzo stradale a sua volta trasportato su diverso mezzo di trasporto (es. marittimo), e quindi non c'è «rottura del carico», troverà applicazione la CMR.

La CMR nei trasporti multimodali o combinati

I trasporti multimodali o combinati

–che il Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 15 febbraio 2001 definisce «*come il trasporto di cose fra Stati membri dell'Unione europea o aderenti all'accordo sullo spazio economico europeo nei quali l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore (di 20 piedi e oltre) effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile o per mare e ricorrono le seguenti condizioni:*

- *la parte del tragitto effettuata per ferrovia, per via navigabile o per mare supera i 100 km in linea d'aria;*
- *la parte iniziale o terminale del tragitto, effettuata su strada, è compresa fra il punto di carico della merce e l'idonea stazione ferroviaria di carico più vicina per il tragitto iniziale o fra il punto di scarico della merce e l'idonea stazione ferroviaria di scarico più vicina per il tragitto terminale ovvero la parte iniziale o terminale del tragitto, effettuata su strada, è compresa in un raggio non superiore a 150 km. in linea d'aria dal porto fluviale o marittimo di imbarco o di sbarco».*

non sono riconducibili all'ipotesi disciplinata dall'art. 2 CMR, in quanto la sua esecuzione, seppure da parte di un solo vettore, avviene con mezzi di trasporto differenti, determinando in tal modo la «rottura del carico» al momento del cambio del mezzo di trasporto: quindi, nell'ipotesi di trasporto multimodale ciascuna tratta del percorso verrà considerata separatamente (con assoggettamento della stessa alla relativa disciplina), e perciò la CMR troverà applicazione solo se una tratta stradale oltrepassa una frontiera

La CMR nei trasporti cumulativi

È sottoposto alla CMR, il trasporto internazionale cumulativo di merci, ovvero quel trasporto che nell'esecuzione di un solo contratto viene eseguito da più vettori stradali successivi con o senza «rottura di carico», anche se ciascuno dovrà eseguire un solo tratto del percorso. La Convenzione ha infatti disciplinato specificatamente tale ipotesi agli artt. 34 e ss., prevedendo che ciascun vettore successivo diviene parte del contratto alle condizioni della lettera di vettura

Art. 4 CMR – La forma del contratto

Il contratto di trasporto è stabilito dalla lettera di vettura.

Mancanza, irregolarità o perdita della lettera di vettura



non pregiudica l'esistenza né la validità

del contratto di trasporto, che rimane sottoposto alle disposizioni della CMR

- La lettera di vettura internazionale è documento idoneo a comprovare il trasferimento di merci intracomunitarie ai fini del loro trattamento IVA, ai sensi dell'art. 41 comma 1 lett. a) del D.l. 331/1993

La conservazione del documento

La CMR espressamente afferma che il contratto di trasporto è pienamente valido anche in assenza di lettera di vettura.

E' vero che questa rappresenta la modalità più diffusa e comune per dare prova dell'avvenuta prestazione da parte del trasportatore, ma la norma dice che il vettore può fornire prova di avere dato corso alla prestazione con qualsiasi mezzo, dunque in linea di principio anche con prova testimoniale (ovvio, questo è più macchinoso e dispendioso), ma ovviamente tale onere ricade nell'ambito del contratto di trasporto e dunque è assoggettato alla relativa prescrizione annuale.

La normativa in tema di conservazione dei documenti (D.P.R. n.633/72) attiene invece al rapporto di compravendita delle merci oggetto del trasporto, e non al contratto di trasporto stesso: in altri termini, chi compra o acquista merce deve sì conservare tale documento per dare prova, anche ai fini fiscali, del reale trasferimento dei beni.

Ma tali oneri non gravano sul vettore, che è soggetto che resta evidentemente estraneo al contratto di compravendita.

In tali situazioni appare molto utile una pattuizione specifica sul punto.

La lettera di vettura internazionale o CMR

Il CMR deve essere debitamente compilato quando la merce viene caricata sia dal mittente sia dal vettore, che devono riempire le sezioni di loro competenza. I campi di testo di questa lettera di vettura sono compilati in tre lingue maggiori, con relative traduzioni sul retro in altre tre lingue.

Per il trasporto di merci particolarmente a rischio o considerate pericolose, ADR, si rendono necessarie delle informazioni aggiuntive. Il CMR è in allegato ai documenti originali della merce e ai certificati di provenienza da cui si possono ricavare tutte le informazioni della merce in viaggio, e possono essere in inglese o nella lingua di origine della merce stessa.

N.B. Non esiste un modello allegato alla Convenzione (tipizzazione nella prassi)



Il modello comunemente diffuso del CMR è costituito da 26 caselle.

Il CMR deve essere compilato al momento del caricamento delle merci, sia dal mittente, che compila o fa compilare sotto la sua responsabilità le caselle da 1 a 12 e 16, 17, 18, che dal vettore, che compila le caselle in grassetto, cioè tutte le altre, eccetto che la 20, a cura del destinatario, firmata da entrambi e infine restituita al mittente, una volta consegnata la merce al destinatario e firmata anche da lui, nella casella 20.

Le eventuali riserve del vettore vanno scritte nella casella 13.

N.B. Attenzione al caso di vendita ex works («il mittente on behalf of» per non assumere le responsabilità del committente)

Caratteristiche e funzione del CMR

- fa fede delle condizioni di trasporto e del ricevimento delle merci da parte del vettore;
- non è titolo negoziabile, nel senso che non consente di trasferire il possesso della merce durante il viaggio ad altri soggetti;
- deve sempre viaggiare assieme alla merce ("in vettura");
- può essere rilasciato all'ordine ed in tal caso i diritti verso il vettore si trasferiscono mediante girata a norma della Convenzione internazionale; non è tuttavia un documento rappresentativo di merce ma solo di legittimazione (identificazione) dell'avente diritto alla prestazione. Di conseguenza il destinatario indicato sul documento (consignee), anche se non è in possesso dell'originale, può comunque ritirare la merce.

Conseguenze dell'utilizzo del modulo CMR

L'utilizzo del formulario di lettera di vettura internazionale assoggetta automaticamente il contratto di trasporto alla disciplina della Convenzione CMR per attribuzione pattizia tra le parti, indipendentemente dai requisiti automatici del campo di applicazione previsti dall'art.1 della CMR stessa.

Come compilare la lettera di vettura internazionale o CMR: elementi essenziali

Il CMR elenca tutte le condizioni di trasporto della merce e deve necessariamente riportare i seguenti dati obbligatori per legge:

- luogo e data di emissione
- dati del mittente
- dati del vettore
- dati del destinatario
- specifiche dell'indirizzo di destinazione, qualora questo sia diverso dal destinatario
- tipologia, quantità e peso degli oggetti trasportati
- specifiche su chi deve sostenere le spese di trasporto
- indicazione della pericolosità della merce
- eventuali punti obbligatori a livello doganale

Come compilare la lettera di vettura internazionale o CMR: elementi eventuali

Sono elementi eventuali

- divieto di trasbordo
- spese che il mittente prende a suo carico
- importo del rimborso che deve essere riscosso alla riconsegna della merce
- valore dichiarato della merce e somma che rappresenta l'interesse speciale alla riconsegna
- istruzioni del mittente al vettore per quanto concerne l'assicurazione della merce
- termine stabilito entro il quale il trasporto deve essere eseguito
- elenco dei documenti consegnati al vettore
- Le parti possono menzionare sulla lettera di vettura qualunque altra indicazione ritenuta utile

Art. 8 CMR – I controlli da parte del vettore

All'atto del ricevimento della merce, il VETTORE DEVE VERIFICARE:

- a. l'esattezza delle indicazioni della lettera di vettura riguardanti il numero dei colli, i contrassegni e i numeri;
- b. lo stato apparente della merce e del suo imballaggio.

Efficacia probatoria della lettera di vettura in assenza di riserve

La responsabilità del vettore in regime CMR



La responsabilità per perdita o avaria

- Art. 17 n.1

*«Il vettore è responsabile della perdita totale o parziale o dell'avaria prodottasi tra il momento del ricevimento della merce e quello della riconsegna» espressione del principio plurimillenario e tradizionale del *receptum* (Giurisprudenza sempre più rigorosa sul punto a discapito del vettore)*



La responsabilità *ex recepto*

Il vettore, come nel diritto nazionale richiamato dall'art.1693 c.c., risponde, per il solo fatto del *receptum*, anche delle perdite o avarie da causa ignota o meglio delle perdite o avarie delle quali non sia possibile accertare il fatto generatore del danno e/o le circostanze concrete in cui lo stesso ha tratto origine.

La responsabilità per perdita o avaria

Art. 17 n.2 – Le cause di esonero da responsabilità

Il vettore è esonerato da tale responsabilità se la perdita, l'avaria o il ritardo sono dovuti a colpa dell'avente diritto, a un ordine di questi non dipendente da colpa del vettore, a un vizio proprio della merce, od a circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze egli non poteva ovviare.

Per liberarsi dalla sua responsabilità, il vettore non può eccepire né l'imperfezione del veicolo di cui si serve per effettuare il trasporto, né la colpa della persona dalla quale ebbe a nolo il veicolo o dei dipendenti di quest'ultima.

La prova liberatoria ex art. 18 CMR

Art. 18 n.1

«**La prova** che la perdita, l'avaria o il ritardo abbiano avuto per causa uno dei fatti previsti nell'articolo 17 paragrafo 2 **incombe al vettore**».

Il vettore –come nel diritto nazionale- è gravato dalla prova specifica della causa del danno

- a) **colpa dell'avente diritto** -tra gli atti o le omissioni dell'avente diritto sono ricompresi, ad esempio: la redazione inesatta della lettera di vettura; il rilascio di documenti insufficienti; l'indicazione di un indirizzo errato; lo stivaggio difettoso; l'ordine di sospensione del trasporto su ordine del mittente e la scaricazione difettosa ad opera del destinatario-
- b) **ordine di questi non dipendente da colpa del vettore** -il vettore non può essere considerato responsabile dell'avaria delle cose trasportate se la stessa, ad esempio, è la conseguenza delle erronee istruzioni in ordine alla regolamentazione della temperatura del veicolo frigorifero utilizzato per il trasporto. Ed ancora, il fatto che un macchinario si sia danneggiato durante la scaricazione mentre gli ordini per le manovre venivano impartiti dal destinatario esclude la responsabilità del vettore-
- c) **vizio proprio della merce** -la giurisprudenza ha individuato diverse ipotesi di vizio proprio della merce. Si è ritenuto, ad esempio, che costituisca vizio proprio della merce: la ruggine (116); una reazione chimica prodotta dall'acido venuto a contatto con il metallo della cisterna del veicolo utilizzato per il trasporto; l'assenza o inadeguate informazioni al vettore della pericolosità delle merci della sostanza che doveva trasportare ed invitato dal mittente a prendere tutte le precauzioni del caso specifico; e, per le merci refrigerate, l'insufficiente refrigerazione anteriore alla presa in carico-
- d) **circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare** -riconducibile alla nozione tradizionale della forza maggiore o del caso fortuito- (Es. rallentamento dei controlli doganali causa emergenza Covid; scioperi non anticipato; neve e maltempo)

La responsabilità per non corretto instradamento

Incombe in capo al mittente l'obbligo di fornire al vettore corrette istruzioni e indicazioni circa il luogo di destinazione 

In caso di errore nella consegna spetta al vettore dimostrare la negligenza del committente per evitare la propria responsabilità.

Il Tribunale di Milano ha disposto che *«Né il fatto che il vettore abbia preso in carico i colli senza sollevare riserve può ovviare a tale carenza probatoria, posto che quest'ultimo avrebbe potuto effettuare un controllo sull'esterno dei colli ma non certo aprirli per controllarne il contenuto»*

I rischi particolari

Art. 17 n.4 – Cause di esonero «automatiche»

«Fermo restando l'articolo 18 paragrafi da 2 a 5, il vettore è esonerato dalla sua responsabilità quando la perdita o l'avaria derivi dai rischi particolari inerenti a uno o a più dei fatti seguenti:

- impiego di veicoli aperti e senza tendone, quando tale impiego è stato previsto espressamente e menzionato nella lettera di vettura;*
- mancanza o stato difettoso dell'imballaggio per le merci soggette per loro natura a cali o avarie quando non sono imballate o sono imballate difettosamente;*
- trattamento, caricamento, stivamento o scaricamento della merce a cura del mittente o del destinatario o delle persone che agiscono per conto del mittente o del destinatario (conflitto con altre normative; es. Direttiva Carichi; CCNL Autotrasporto e Spedizioni);*
- natura di talune merci che, per cause inerenti alla loro stessa natura, sono soggette a perdita totale o parziale, ad avaria, specialmente per rottura, ruggine, deterioramento interno e spontaneo, essiccazione, colatura, calo normale o azione dei parassiti e dei roditori;*
- insufficienza o imperfezione dei contrassegni o dei numeri dei colli;*
- trasporto di animali vivi.*

La prova liberatoria ex art. 18 CMR


Art. 18 n.2

«Qualora il vettore dimostri che, avuto riguardo alle circostanze di fatto, la perdita o l'avaria ha potuto risultare da uno o più dei rischi particolari previsti nell'articolo 17 paragrafo 4 si presume che la perdita o l'avaria sia stata così causata. L'avente diritto ha tuttavia la facoltà di provare che il danno non è stato causato, totalmente o parzialmente, da uno di tali rischi».

la Convenzione ha introdotto «situazioni» **-assenti nel diritto nazionale-**, meglio note come **rischi particolari**, al ricorrere delle quali **la responsabilità del vettore internazionale si presume esclusa** e il vettore potrà liberarsi dimostrando la probabile derivazione del danno da uno dei suddetti rischi particolari.

Spetta a chi sostiene la responsabilità del vettore dimostrare che invece la perdita o l'avaria si sono prodotte, in tutto o in parte, ovvero sia per causa esclusiva o concorrente di uno specifico comportamento colposo del vettore o delle persone da lui adibite al trasporto.

Differenze rispetto alla normativa nazionale

Il vettore nazionale, per andare esente dalla responsabilità presunta deve fornire la prova positiva che il danno è derivato da uno degli eventi tassativamente previsti dall'art. 1693 c.c., oppure da un accadimento cui le parti hanno attribuito efficacia esonerativa (art. 1694 c.c.) anziché quella negativa (art. 1218 c.c.) della mancanza di colpa del suo operato 

la disciplina della responsabilità del vettore nazionale, come delineata dall'art. 1693 c.c., risulta sensibilmente aggravata rispetto alla responsabilità del vettore internazionale, non soltanto con riferimento alle regole generali sulla ripartizione dell'onere probatorio, ma anche per la difficoltà di fornire la prova liberatoria, ed in particolar modo per i danni derivanti da causa ignota o equivoca, che restano a carico del vettore anche nel caso in cui quest'ultimo fornisca la prova dell'adozione di ogni diligenza dovuta.

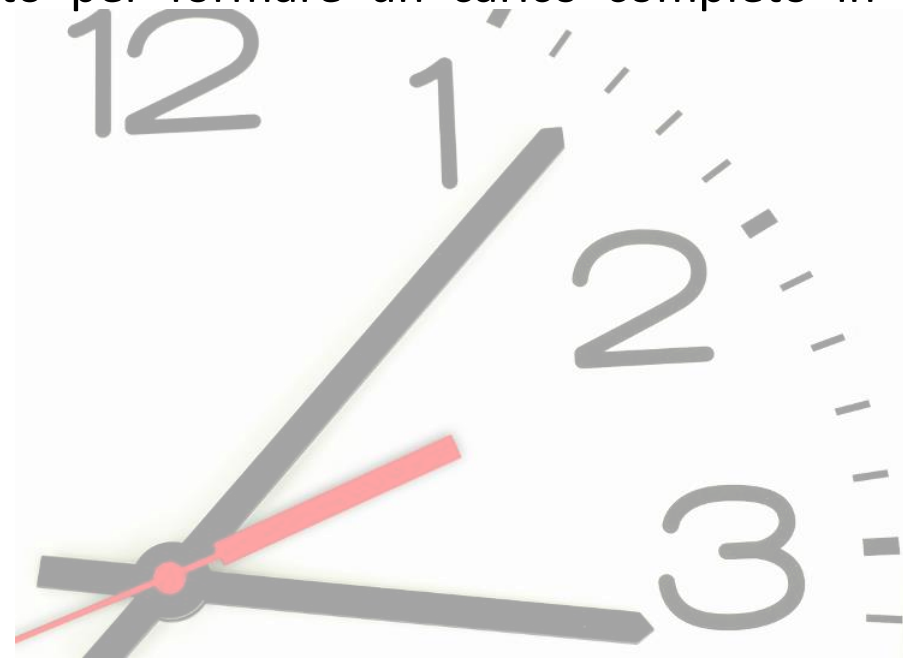
Art.1693 Codice Civile

Articolo 1693. Il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario, se non prova che la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario (1218).

La responsabilità per ritardo nella consegna

Art. 19 CMR: ritardo nella riconsegna della merce

Vi è **ritardo** nella riconsegna quando la merce non è stata riconsegnata entro il termine convenuto o, se non è stato convenuto un termine, quando la durata effettiva del trasporto superi il tempo accordato ragionevolmente a un vettore diligente, tenuto conto delle circostanze e, in particolare nel caso di carico parziale, del tempo richiesto per formare un carico completo in condizioni normali.



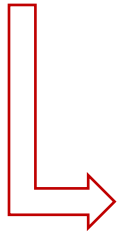
Caso:

Tribunale Vicenza Sez. II, 25.05.2015

La merce oggetto del trasporto veniva fermata presso l'Ufficio Dogane Svizzero a causa di un'errata fatturazione.

Questo tipo di **ritardo non può essere imputato al vettore** e, pertanto, **alcuna responsabilità può essere addebitata** a quest'ultimo per il ritardo nella consegna della merce lamentato dal committente.

«Non costituisce circostanza imputabile al vettore il ritardo nella consegna della merce dovuto **al fermo della stessa presso gli uffici doganali in conseguenza dell'accertata erroneità della relativa fattura. La esatta formazione dei documenti necessari al trasporto costituisce, invero, obbligo del committente.»**



RITARDO NON IMPUTABILE

IN CASO DI RITARDO NON IMPUTABILE

Nell'ipotesi di impedimento e/o ritardo eccezionale, permangono comunque **due obblighi a carico del vettore** (e dello spedizioniere-vettore):

- ONERE DI RICHIESTA IMMEDIATA DI ISTRUZIONI AL MITTENTE;
- OBBLIGO DI PROVVEDERE NELLE MORE ALLA CUSTODIA DELLE MERCI.

La responsabilità per ritardo nella consegna

Art. 20

«Senza dover fornire altre prove, l'aveute diritto può considerare la merce come perduta quando essa non sia stata riconsegnata entro trenta giorni dalla scadenza del termine di resa convenuto o, qualora non sia stato stabilito un termine, entro sessanta giorni dal ricevimento della merce da parte del vettore.

L'aveute diritto, nel ricevere il pagamento dell'indennità per la merce perduta, può domandare, per iscritto, di essere immediatamente avvisato nel caso in cui la merce fosse ritrovata entro l'anno successivo al pagamento dell'indennità. Di tale domanda gli è dato atto per iscritto.

Nel termine di trenta giorni dal ricevimento di tale avviso, l'aveute diritto può esigere che la merce gli sia riconsegnata contro pagamento dei crediti risultanti dalla lettera di vettura e contro restituzione dell'indennità che egli ha ricevuto, dedotte, eventualmente, le spese che fossero state comprese in queste indennità e con riserva di ogni diritto all'indennità per ritardo nella riconsegna prevista nell'articolo 23 e, se del caso, nell'articolo 26.

In mancanza sia della domanda prevista nel paragrafo 2, sia di istruzioni date nel termine di trenta giorni previsto nel paragrafo 3, ovvero se la merce è ritrovata dopo un anno dal pagamento dell'indennità, il vettore ne dispone conformemente alla legge del luogo in cui si trova la merce».

La prova liberatoria

Il ritardo è ricondotto fra le ipotesi di inadempimento contrattuale del vettore, che potrà liberarsi dalla relativa responsabilità solo nell'ambito delle cause di esonero di cui all'17, n. 2 CMR -colpa dell'avente diritto, ordine di questi non dipendente da colpa del vettore, circostanze che il vettore non poteva evitare con l'ordinaria diligenza e alle cui conseguenze non avrebbe potuto ovviare-.

Possiamo pensare alla situazione COVID! Ma anche ad agitazioni, scioperi, condizioni meteo straordinarie.

NO danni indiretti

Indennità per perdita totale o parziale

Art. 23 CMR:

1. Il ritardo nella riconsegna, il perimento (totale o parziale) o l'avaria della merce addebitabili al vettore obbligano quest'ultimo a pagare un'indennità per perdita totale o parziale della merce
2. L'indennità è calcolata in base al valore della merce nel luogo e nel tempo in cui il vettore l'ha ricevuta -a differenza della normativa nazionale secondo cui il risarcimento è determinato con riferimento al valore della merce nel luogo ed al tempo della riconsegna a destinazione della stessa.
3. Il valore della merce è stabilito in base al corso in borsa o, in mancanza, in base al prezzo corrente sul mercato, o, in mancanza di entrambi, in base al valore ordinario delle merci della stessa natura e qualità.
4. Tuttavia l'indennità non può superare 8,33 unità di conto per ogni chilogrammo di peso lordo mancante (circa 10 Euro/kg lordo di merce).

4. Sono inoltre rimborsati il prezzo del trasporto, i diritti di dogana e le altre spese sostenute in occasione del trasporto della merce, interamente in caso di perdita totale e proporzionalmente in caso di perdita parziale; non è dovuto altro risarcimento di danni (problematiche sul concetto di proporzionalità).

5. In caso di ritardo, se l'avente diritto prova che gliene è derivato un pregiudizio, il vettore deve corrispondere un'indennità non eccedente il prezzo di trasporto (NO danni commerciali, da mancata vendita...).

6. Possono essere reclamate indennità maggiori solo quando sia stato dichiarato il valore della merce o sia stata fatta una dichiarazione d'interesse speciale alla riconsegna, conformemente agli articoli 24 e 26.

(...)

Dubbio: risarcibili costi di eventuale distruzione della merce (per esempio derrate alimentari, farmaci)?

La decadenza del vettore dal beneficio del limite risarcitorio

Art. 29, n. 1

«il vettore non ha diritto di avvalersi delle disposizioni che escludono o limitano la sua responsabilità e di quelle che dispongono l'inversione dell'onere probatorio a suo favore se il danno, dipende da dolo o da colpa a lui imputabile che, secondo la legge dello Stato del giudice adito, sia equiparata al dolo».

NON esiste in CMR una definizione di dolo o colpa grave, che andrà dunque sempre qualificata come tale dal Giudice o dall'Arbitro.

Si è ritenuto in giurisprudenza che sussiste la colpa grave del vettore - che rende inapplicabile la limitazione dell'art. 23 CMR - quando il trasporto sia relativo a merce di ingente valore, che sia trasportata su di un mezzo telonato, il quale sia stato parcheggiato per il riposo notturno dell'autista in area di sosta senza controllo (T. Genova 21.8.2002).

Esclusione del risarcimento per danno indiretto

L'art. 23 afferma la risarcibilità del solo danno diretto alla merce trasportata, con esclusione del danno indiretto, per cui non potrà di conseguenza essere oggetto di risarcimento il danno da mancato guadagno come nel nostro ordinamento interno, secondo quanto disposto dall'art. 1696 c.c.

Supplemento di prezzo e interesse speciale alla riconsegna

Art. 24 C.M.R.

«Pagando un supplemento di prezzo da convenirsi, il mittente può dichiarare nella lettera di vettura un valore della merce superiore al limite indicato nel paragrafo 3 dell'articolo 23 e, in tale caso, l'ammontare dichiarato sostituisce detto limite»

Art. 26 C.M.R.

1. *Il mittente può fissare l'ammontare di un interesse speciale alla riconsegna, in caso di perdita o di avaria e di ritardo sul termine convenuto, menzionandolo nella lettera di vettura e pagando il supplemento di prezzo convenuto.*

2. *Qualora sia stata fatta la dichiarazione d'interesse speciale alla riconsegna, oltre alle indennità previste negli articoli 23, 24 e 25, può essere reclamato il risarcimento del danno supplementare provato, fino a concorrenza dell'ammontare dell'interesse dichiarato.*

Le indennità

Art. 25 C.M.R.

1. In caso di avaria, il vettore paga l'ammontare del deprezzamento calcolato secondo il valore della merce fissato conformemente all'articolo 23 paragrafi 1, 2 e 4.

*2. Tuttavia, l'indennità **NON** può eccedere:*

*a. se l'intera spedizione è deprezzata dall'avarìa, **la somma che sarebbe dovuta in caso di perdita totale;***


*b. se solo una parte della spedizione è deprezzata dall'avarìa, **la somma che sarebbe dovuta per la perdita della parte deprezzata.***

Responsabilità extracontrattuale del vettore e dei suoi ausiliari (art. 28 CMR)

La Convenzione, contrariamente a quanto avviene nel nostro ordinamento, non distingue la responsabilità contrattuale del vettore da quella extracontrattuale: la responsabilità del vettore sarà regolata dalle disposizioni della Convenzione, secondo quanto disposto dall'art. 28, n. 1, CMR. In sostanza, il vettore, anche in ipotesi di reclamo extracontrattuale, potrà avvantaggiarsi delle disposizioni della Convenzione ovvero delle cause di esonero (generalali o speciali) e di quelle che limitano la sua responsabilità o che determinano o limitano le indennità dovute. Si tratta chiaramente di una norma che tutela il vettore internazionale, poiché diretta a contenere la responsabilità dello stesso anche in ipotesi di responsabilità extracontrattuale.

Le riserve del destinatario e la verifica in contraddittorio dello stato della merce

- Lo stato della merce al momento della presa in consegna è quello risultante dalla lettera di vettura (artt. 8- 9 CMR) la quale, fino a prova contraria, fa fede delle condizioni del contratto e del ricevimento della merce da parte del vettore.
- Se la lettera di vettura non contiene riserve motivate del vettore, si presume che, al momento del ricevimento, la merce e il suo imballaggio fossero in buono stato apparente e che il numero dei colli, i loro contrassegni e i loro numeri fossero conformi alle indicazioni della lettera di vettura (art. 9, n. 2 CMR).

MITTENTE 100 ALPI EXPRESS SRL VIA GORA DEL PERO 44/3 59100 PRATO		PO	RIF. MITTENTE 3602013 145003		SPEDIZIONE 084 2 1751 28/06/2013
DESTINATARIO FONDAZIONE VIA DI SANTA CORNELIA 0018 ROMA		FILIALE DI ARRIVO 072 RM	TELEFONO E NOMINATIVO 06 334 CARLA SUB		CONTRASSEGNO
COLLI 1	PESO 0,1	VOLUME 0,010 R	NOTE E PARTICOLARITA' RISERVA		
NATURA DELLA MERCE SCATOLE ZONA 59		DATA ORA CONSEGNA RICHIESTA	 (firma)		TOTALE DA ESIGERE ALLA CONSEGNA
SEGNACOLLI 30037	08 2	TURNO DI CHIUSURA			1/07/2013 15:49 (data e ore)
CONSEGNE PARTICOLARI		PER RICEVUTA DELLA MERCE SENZA RISERVE	BAR (nome e cognome in stampatello)		

BRT S.p.A.
 Sede Operativa ed Amministrativa:
 via E. Mattei, 42 - 40138 BOLOGNA
 Sede legale: Piazza Diaz, 7 - 20123 Milano
 C.F. e P.IVA 04507990150
 Capitale Sociale Euro 24.000.000 int. vers.
 www.brt.it



Le riserve del destinatario e la verifica in contraddittorio dello stato della merce

- Art. 30

«Se il destinatario ha ricevuto la merce senza averne accertato lo stato in contraddittorio con il vettore o senza aver comunicato le sue riserve al medesimo

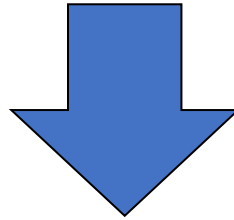
- *al più tardi al momento della riconsegna, ove si tratti di perdite o avarie apparenti,*
- *o entro sette giorni dalla riconsegna, domenica o giorni festivi non compresi, ove si tratti di perdite o avarie non apparenti -,*

indicando genericamente la natura della perdita o dell'avaria, si presume, fino a prova contraria, che egli abbia ricevuto la merce nello stato descritto nella lettera di vettura. Ove si tratti di perdite o di avarie non apparenti, le riserve di cui sopra devono essere fatte per iscritto.

Qualora lo stato della merce sia stato accertato in contraddittorio dal destinatario e dal vettore, la prova contraria al risultato di tale accertamento può essere fatta solo ove si tratti di perdite o avarie non apparenti ed il destinatario abbia comunicato riserve scritte al vettore entro 7 giorni dall'accertamento medesimo, domenica e giorni festivi non compresi [...]».

I vizi apparenti

- Riconoscibile «dal buon padre di famiglia»



RILEVABILE ATTRAVERSO UN RAPIDO E SOMMARIO ESAME DELLA MERCE UTILIZZANDO UNA DILIGENZA ORDINARIA.

I vizi occulti

Si intende una perdita parziale e/o avaria subita dalla merce non visibile o non riconoscibile all'atto della consegna da parte degli incaricati del trasporto.



Differenze con il diritto nazionale

- L'art. 1698 c.c. prevede, che l'assenza di riserve all'atto del ricevimento della merce, col pagamento di quanto dovuto al vettore, estingue le azioni derivanti dal contratto di trasporto, con eccezione del caso in cui il vettore abbia agito con dolo o colpa grave. In assenza di riserve al momento della riconsegna è tuttavia ancora possibile, secondo quanto disposto dall'art. 1698 c.c., proporre azione contro il vettore per le ipotesi di perdita parziale o per avaria non riconoscibili al momento della riconsegna, purché in quest'ultimo caso il danno sia denunciato appena conosciuto e non oltre otto giorni dopo il ricevimento. Decorso tale termine, infatti, non sarà più possibile esperire azioni contro il vettore.
- La Convenzione ha perciò adottato, con riferimento al sistema delle riserve, una maggiore tutela dei diritti del destinatario il quale, contrariamente a quanto avviene in ambito nazionale, in assenza di una riserva, non incorre in alcun effetto preclusivo dei diritti nascenti dal contratto di trasporto. L'unica conseguenza per il destinatario sarà quella di dover superare, con la prova contraria, la presunzione a favore del vettore di conformità della merce ricevuta con quanto dichiarato nella lettera di vettura (difficoltà pratiche nell'assolvimento di tale onere).

La riserva per ritardo nella riconsegna

Art. 30, n. 3

La riserva per ritardo nella riconsegna prevede, a pena di decadenza, la forma scritta e la proposizione della stessa entro il termine di 21 giorni dal momento in cui la merce è stata messa a disposizione del destinatario.

L'assenza di uno solo dei suddetti requisiti comporta l'estinzione del diritto alla indennità, con la conseguenza che il vettore citato in giudizio potrà con esito positivo contestare l'azione proposta dal destinatario eccependo la mancanza o la tempestività della riserva scritta.

La prescrizione delle azioni nel trasporto internazionale di merci su strada: sospensione e interruzione

Art. 32

*«Le azioni nascenti da trasporti sottoposti alla presente Convenzione si **prescrivono nel termine di un anno**»*

A differenza del nostro ordinamento la CMR prevede che *«in caso di dolo o di colpa che, secondo la legge del giudice adito, è equiparata a dolo, la prescrizione è di tre anni»*: chi intende avvalersi del termine prescrizionale triennale dovrà fornire la prova del comportamento doloso o colposo (equiparato a dolo) del soggetto contro il quale intende proporre azione.

I termini prescrizionali previsti dall'art. 32 CMR sono inderogabili, ai sensi dell'art. 41 della CMR. Il loro decorso, pertanto, implica l'impossibilità di proporre l'azione prescritta anche nelle forme della domanda riconvenzionale o della eccezione.

La prescrizione delle azioni nel trasporto internazionale di merci su strada: sospensione e interruzione

La prescrizione decorre:

- a. nel caso di perdita parziale, di avaria o di ritardo, dal giorno in cui la merce è stata riconsegnata;*
- b. nel caso di perdita totale, dal trentesimo giorno dopo la scadenza del termine convenuto o, se non è stato convenuto un termine, dal sessantesimo giorno dal ricevimento della merce da parte del vettore;*
- c. in tutti gli altri casi, dalla scadenza di un termine di tre mesi dalla data della conclusione del contratto di trasporto.*

Il giorno sopraindicato come giorno d'inizio della prescrizione non è computato.

Il reclamo scritto sospende la prescrizione fino al giorno in cui il vettore lo respinge per iscritto e restituisce i documenti ad esso allegati. *In caso di accettazione parziale del reclamo, la prescrizione riprende il suo corso solo per la parte del reclamo rimasta in contestazione. La prova del ricevimento del reclamo o della risposta e quella della restituzione dei documenti incombono alla parte che afferma tali fatti. 1 successivi reclami riguardanti lo stesso oggetto non sospendono il corso della prescrizione [...]».*

LA SUBVEZIONE

Brevi cenni

Libertà di subvezione

Diversamente dal diritto nazionale, la CMR prevede la libera facoltà di subvezione.

Articolo 34 C.M.R.

Se un trasporto, disciplinato da un contratto unico, è eseguito da vettori stradali successivi, ognuno di essi è responsabile dell'esecuzione del trasporto totale; in seguito all'accettazione della merce e della lettera di vettura, il secondo vettore e ognuno dei vettori successivi diventano parti del contratto e a loro si applicano le disposizioni contenute nella lettera di vettura.

Articolo 35 C.M.R.

Il vettore che accetta la merce dal vettore precedente consegna a questi una ricevuta datata e firmata. Egli deve indicare il suo nome e il suo indirizzo sul secondo esemplare della lettera di vettura. Se del caso, egli appone su detto esemplare, nonché sulla ricevuta, riserve analoghe a quelle previste nell'articolo 8, paragrafo 2.

N.B. Spesso nella prassi vengono emesse autonome lettere di vettura successive

Articolo 36 C.M.R.

Salvo il caso di domanda riconvenzionale o di eccezione formulata in un giudizio riguardante una domanda fondata sul medesimo contratto di trasporto, l'azione di responsabilità per perdita, avaria o ritardo può essere promossa solo nei confronti del primo o dell'ultimo vettore o di quello che ha eseguito la parte del trasporto nel corso della quale si è prodotto il fatto che ha causato la perdita, l'avaria o il ritardo; la stessa azione può essere promossa contemporaneamente nei confronti di più d'uno di tali vettori.

Corresponsabilità dei vettori successivi (artt. 34, 35 e 36)

Presenza in consegna delle merci e della CMR e corresponsabilità

- La ricevuta
- L'annotazione sul secondo esemplare della CMR
- le riserve
- Individuazione del vettore nei cui confronti può essere proposta l'azione di responsabilità

I diversi regimi di responsabilità della filiera

Attenzione ai diversi regimi di responsabilità della filiera!

Se il vettore internazionale attribuisce un ritiro interamente domestico ad un altro vettore di sua individuazione e scelta, si potrebbe creare il seguente scenario in caso di danno verificatosi in questa fase:

- 1) Il vettore internazionale risponde verso l'avente diritto per 8,33 DSP
- 2) Il vettore internazionale può rivalersi verso il vettore della tratta domestica per 1 Euro/Kg (ex art.1696 c.c.)

Importanza della contrattualizzazione tra le parti

Azione di regresso (artt. 37 e 38)

- Il vettore che ha pagato un'indennità ha diritto di regresso per l'indennità, gli interessi e le spese, nei confronti dei vettori che hanno partecipato all'esecuzione del contratto di trasporto:
- il vettore cui è imputabile il danno risponde in via esclusiva dell'indennità
- se più vettori responsabili, ognuno risponde in proporzione alla propria responsabilità e/o alla quota di corrispettivo spettante
- nel caso in cui non sia imputabile la responsabilità, tutti i vettori rispondono in base alla quota di corrispettivo spettante
- Vettore non solvibile!



Il trasporto in regime di CABOTAGGIO

Brevi cenni

I trasporti in regime di cabotaggio

Ai sensi degli artt. 8 e 9 del [regolamento CE n. 1072/2009](#), l'attività di cabotaggio stradale di merci prevede la prestazione di servizi **di trasporto di merci su strada per conto terzi entro i confini di uno Stato membro diverso da quello di stabilimento dell'impresa comunitaria.**

Il cabotaggio si distingue dal trasporto internazionale intracomunitario, in quanto si svolge interamente all'interno dei confini di un unico Stato membro (diverso da quello di stabilimento).

I trasporti in regime di cabotaggio

A bordo del veicolo che effettua trasporto di cabotaggio deve esserci:

- Copia conforme della licenza comunitaria;
- Documentazione che comprovi il trasporto internazionale in entrata da cui evincersi la
- data dello scarico totale della merce (CMR o altro);
- Documentazione che comprovi ogni trasporto di cabotaggio che abbia effettuato consecutivamente;
- Il cosiddetto “Documento di cabotaggio”, del quale non esiste un modello predefinito, ma che deve contenere:
 - nome, indirizzo e firma del mittente;
 - nome, indirizzo e firma del trasportatore;
 - nome e indirizzo del destinatario, nonchè la sua firma e la data di consegna una volta che le merci siano state consegnate;
 - luogo e data di presa in consegna delle merci e luogo di consegna previsto;
 - descrizione della merce e del suo imballaggio nella terminologia comune e, per le merci pericolose, denominazione generalmente riconosciuta nonchè numero di colli, contrassegni speciali e numeri riportati su di essi;
 - peso lordo o quantità, altrimenti espressa, delle merci;
 - numero di targa del veicolo a motore e del rimorchio.

Grazie dell'attenzione