

Il trasporto internazionale su strada secondo la convenzione cmr: • Il livellamento della disciplina • La genesi della responsabilità del vettore e della connessa risarcibilità del danno alle merci • I criteri di computo dell'indennizzo.

Autore: Dell'Orco Rossella - Volpe Claudia

In: Multe e autovelox

1. Introduzione

L'attualità, nel contesto import-export italiano, delle problematiche connesse al trasporto su strada è indubbiamente manifesta, stante la modesta competitività di canali alternativi di collegamento e distribuzione, imputabile agli alti costi di incidenza sul valore delle merci movimentate ovvero a carenze infrastrutturali. D'altra parte, la scelta delle modalità di trasporto, in particolar modo in relazione ai traffici internazionali, costituisce un fattore di rilevante criticità, posto che, l'acquisizione di significative posizioni di mercato non può dirsi esclusivo portato del binomio qualità/prezzo, bensì di un universo di variabili, tra cui si inserisce, a pieno titolo, la rapidità nei tempi di consegna.

La posizione di leadership mantenuta in Italia dal trasporto su strada, anche sulle lunghe percorrenze, è specchio di una realtà che vede un enorme sviluppo delle reti viarie a discapito delle reti ferroviarie. Se, dunque, può dirsi dato quesito che il trasporto merci su rotaia implica condizioni economiche notevolmente contenute a fronte del trasporto su ruote, è altrettanto innegabile che importa una considerevole dilatazione dei tempi di consegna che, sovente, si riverbera sulla qualità del carico, in particolar modo laddove sia soggetto ad avarie.

Al quadro delineato, si aggiunga il limitato impiego delle opportunità, a tutt'oggi latenti, offerte dall'intermodalità di trasporto, che potrebbe recare benefici in termini di costi e tempi di consegna, innanzitutto sulle lunghe tratte, integrando il trasporto su strada con quello per via ferroviaria, aerea, marittima o fluviale: simile scenario è, con ampio margine di attendibilità, connesso alle complicatezze poste dall'identificazione del soggetto responsabile in caso di perdita totale o parziale del carico.

Tali considerazioni recano rilevanti interrogativi circa le modalità di regolamentazione del trasporto in generale e, nel caso di specie, via terra internazionale.

Buona parte delle perplessità sorte in passato possono reputarsi fugate dall'intervento di strumenti

convenzionali internazionali ampiamente recepiti dagli ordinamenti interni, cui va riconosciuto il merito di aver dato una eloquente risposta all'esigenza di livellamento della disciplina applicabile a trasporti che travalicano le frontiere di diversi Stati, dotati di complessi normativi spesso difformi in relazione alle medesime fattispecie. In pari senso opera la prassi interpretativa, portato naturale del dispiegarsi di rapporti di tal fatta, generati dalla mutevole realtà degli scambi commerciali.

2. La Convenzione CMR

2.1. Il campo di applicazione: il contratto di trasporto internazionale su strada

Quanto ai citati trattati internazionali, leggasi un'esplicito riferimento alla "Convention relative au contract de transport international de marchandises par route", adottata a Ginevra il 19 Maggio 1956, più nota come convenzione CMR, di cui è Parte contraente anche l'Italia (legge d'esecuzione n. 1621/1960), insieme ad un nutrito numero di Stati, seppur sarebbe auspicabile, per quanto si dirà a seguire, una diffusione ancor più capillare di tale strumento (integrato dal successivo Protocollo di Ginevra del 5 Luglio 1978, che incide particolarmente sui criteri di computo dell'indennizzo, di cui si dirà a seguire).

Il preambolo rende manifesto l'intento di dotare di regole omogenee, che si impongano sulle difformità delle legislazioni nazionali dei Paesi contraenti, il trasporto internazionale su strada, al fine di individuare puntualmente la documentazione inerente al trasporto medesimo, le condizioni di responsabilità del vettore nonché la connessa disciplina della risarcibilità del danno alle merci trasportate, problematiche che, a tutt'oggi, risentono della modesta cognizione degli strumenti a tutela dell'utente del servizio.

Coerentemente, l'art. 1 si preoccupa di definire in termini inequivocabili l'ambito di applicazione della convenzione e, per l'effetto, fornisce una nitida definizione di contratto di trasporto internazionale di merci su strada, intendendosi per tale il trasporto a titolo oneroso per mezzo di veicoli, quali autoveicoli, rimorchi, semirimorchi e articolati, allorquando il luogo di ricevimento della merce e quello previsto per la consegna siano situati in due paesi diversi, di cui almeno una parte della convenzione, a nulla rilevando la cittadinanza o il domicilio delle parti.

Ai fini di una effettiva armonizzazione della relativa disciplina, la medesima disposizione inibisce modifiche bi/multi laterali alla convenzione salvo in casi di marginale rilievo pratico. Tale opzione espressa, rende alquanto improbabile l'eventualità di escamotage elusivi in relazione a norme largamente condivise dalla comunità internazionale.

Quand'anche il trasporto non rispecchi i requisiti di cui all'art.1, le parti potrebbero assoggettare, con manifestazione di volontà espressa, il contratto tra esse intervenuto alle norme che qui si esaminano.

L'operatività delle scelte pattizie non cessa in caso di trasporto del mezzo contenente la merce, senza che

queste siano scaricate, per via aerea, ferroviaria, marittima o fluviale, salvo qualora il vettore provi che la perdita o avaria sia imputabile esclusivamente a fatto prodottosi nel corso e a causa del trasporto non stradale: in simile ipotesi le norme convenzionali torneranno a spiegare la loro efficacia laddove non siano rinvenibili disposizioni specifiche concernenti la responsabilità del vettore non stradale, applicabili esattamente come se ulteriore contratto di trasporto fosse stato stipulato tra il mittente e il vettore non stradale.

La medesima norma regola l'ipotesi in cui il vettore stradale provveda anche al trasporto non stradale, assimilandola all'ipotesi in cui la funzione di vettore fosse esercitata da due soggetti ben distinti: ditalchè la convenzione CMR, ai fini della responsabilità, si applicherà alla parte del trasporto stradale, le eventuali norme di settore ai diversi sistemi di trasporto. In caso di intermodalità, dunque la normativa si "sdoppia", prevedendo diversi sistemi di individuazione di responsabilità, sempre fatta salva l'ipotesi della mancanza di norme settoriali applicabili alle altre tipologie di trasporto (art. 2).

Laddove le condizioni di applicabilità della CMR non ricorrano, dispiegherà effetto la convenzione di Roma del 19 Giugno 1980 sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali e, se neppure quest'ultima possa trovare applicazione, non resta che riferirsi alternativamente alla legge nazionale del paese in cui il contratto sia stato perfezionato ovvero di quello di riconsegna della merce.

D'altra parte, figurando l'Italia tra le Parti della Convenzione CMR, ed essendo questo requisito necessario e sufficiente all'applicazione della medesima, qualsiasi trasporto con partenza o destinazione Italia, diretto in territorio estero o proveniente dall'estero, è soggetto a tali norme, indipendentemente dalla posizione assunta dagli altri paesi in ordine alla CMR.

Non va sottaciuto che il vettore, ex. art. 3 risponde a titolo di responsabilità diretta, degli atti e/o omissioni compiute da coloro i quali si avvale per l'esecuzione materiale del trasporto, purché costoro abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni: di tutta evidenza la funzione garantistica della norma che non consente di eludere alcuna forma di responsabilità appellandosi al fatto altrui.

2.2. Individuazione della documentazione di trasporto

La convenzione prevede espressamente, al cap. III, art. 4, che "il contratto di trasporto su strada è regolato dalla lettera di vettura (nella prassi, brevemente, CMR). La mancanza, l'irregolarità o la perdita della medesima non pregiudicano né l'esistenza né la validità del contratto di trasporto, che resta disciplinato dalle norme della presente convenzione".

La lettera di vettura va compilata, ex. art. 5 in tre esemplari originali (per il mittente, il vettore e il destinatario) che devono recare sottoscrizione del mittente e del vettore, le quali possono ben essere apposte anche tramite timbri o a mezzo stampa, qualora la legislazione del Paese nel quale la lettera di vettura sia compilata lo consenta: si superano in tal modo le diatribe che ravvisavano nella carenza di sottoscrizione autografa un impedimento ai fini del risarcimento dell'eventuale danno da ritardo, perdita o

avaria.

La ratio sottesa alla lettera di vettura si rinviene in una serie di indicazioni fornite dal mittente, in ordine all'esecuzione del contratto di trasporto, direttamente al vettore, per quest'ultimo vincolanti (per l'elencazione delle indicazioni obbligatorie e facoltative da riportare nella lettera di vettura, di rinvia all'art. 6). Nondimeno, la prassi mostra casi di lettere di vettura compilate dal vettore medesimo: la stortura è ictu oculi evidente, trattandosi di un singolare caso di istruzioni date al vettore a sé medesimo che, per tale via potrebbe senza alcun machiavellico accorgimento, sottrarsi a responsabilità, invocando una delle cause di esonero di cui all'art. 17.

Vero è, che proprio in relazione ad un punto nodale come quello or ora evidenziato, la CMR tace, o meglio, rende ancor più complesso stabilire chi sia tenuto a compilare la lettera di vettura, allorché, all'art. 5, par. 2 si esprime testualmente nei seguenti termini. “..omissis..**il mittente o il vettore** ha il diritto di esigere un numero di lettere di vettura corrispondente al numero di veicoli utilizzati o dei diversi generi o parite di merci”

Dal tenore letterale dell'art. 4. si evince che la lettera di vettura non è da confondere con il contratto di trasporto medesimo, ma assurge ad elemento probatorio, la cui mancanza o irregolarità non pregiudica la possibilità di provare l'esistenza del contratto medesimo per altra via, documentale o testimoniale. Nello specifico, fa fede, sino a prova contraria, oltre che dell'esistenza del contratto, anche delle condizioni che lo disciplinano, della presa in carico della merce da parte del vettore e del relativo stato che, qualora presenti anomalie, devono essere segnalate nell'apposita casella della lettera di vettura, ditalché il vettore possa lecitamente sottrarsi a responsabilità qualora abbia formulato riserve inerenti la merce e gli imballaggi.

L'eventualità soggiace all'onere di controllo sulle merce incombente al vettore che è tenuto ad effettuare un esame preventivo circa l'esattezza delle indicazioni relative al numero di colli, contrassegni e numeri, lo stato apparente della merce. La rilevanza di simili operazioni è lampante: in caso di omissione di riserve dispiega efficacia la presunzione, iuris tantum, di conformità della merce e degli imballaggi al momento della presa in consegna (art. 9 e 10) mercè la quale il vettore assume piena responsabilità delle cose trasportate.

Nel caso di trasporti di merci diverse le lettere di vettura devono essere in numero corrispondente alla tipologia di merci prese in carico dal medesimo committente.

2.3. La responsabilità del vettore (Artt. 17-29)

Incognite di particolare rilievo continua a porre la disciplina inerente la responsabilità del vettore per eventi che interessano le merci trasportate.

Premessa indispensabile alla trattazione della materia è la circostanza che, con la presa in carico delle merci senza riserve, il vettore assume, conseguentemente, il dovere di tenere indenne le merci stesse da perdita totale o parziale, da avarie suscettibili di palesarsi nel lasso temporale intercorrente tra il ricevimento della merce e la riconsegna nonché da ritardo nella riconsegna (art. 17, par. 1)

La norma istituisce un regime responsabilità presuntiva a carico del vettore per i fatti menzionati, pur se trattasi di presunzione *juris tantum*: ciò implica che, se pure il committente non è tenuto ad adoperarsi per individuare le cause generanti l'evento dannoso, essendo il solo obiettivo verificarsi dello stesso condizione necessaria e sufficiente a configurare ipotesi di responsabilità del vettore, quest'ultimo potrà liberarsi da ogni obbligazione risarcitoria fornendo la prova positiva della derivazione del fatto da accadimenti circostanziati, ovvero non imputabili a suo negligente contegno.

Tanto discende dalla corretta esegesi comparativa degli artt. 18 e 17 secondo cui il vettore è esonerato da responsabilità qualora provi che la perdita o avaria siano dovute, alle seguenti cause generali:

1. a colpa dell'avente diritto;
2. a preciso ordine dell'avente diritto non connesso a colpa del vettore;
3. a vizio della merce;
4. a circostanze inevitabili che abbiano prodotto conseguenze non ovviabili (l'ipotesi sempre chiaramente riferirsi ai casi di scuola rapportabili alla *vis major*).

Ad aggravare l'onere probatorio incombente sul vettore, la circostanza che non possa addurre quale "scriminante" eventuali imperfezioni dei mezzi di trasporto utilizzati, né, tanto meno, eccepire la colpa della persona che fornì a nolo il veicolo o dei dipendenti di quest'ultima.

Ulteriori ipotesi di esclusione di responsabilità, comunemente note come "pericoli esclusi", sono rinvenibili nell'art. 17, par. 4, lettere a/f cui si rinvia: in simili casi il vettore è esonerato qualora provi l'esistenza del nesso di causalità tra le ipotesi ivi previste e il danno, pur se non va sottaciuta dissonante giurisprudenza che ritiene bastevole ai fini di esonero da responsabilità, il sospetto, pur se fondato, che il danno sia derivato dalle predette ipotesi (Cass., n. 9667/1997)

Ad ogni buon conto, all'avente diritto è consentito far risorgere dalle sue ceneri il diritto al risarcimento del danno per mezzo della prova contraria, senza ricorrere ad alcuna alchimia, vale a dire vulnerando il predetto nesso di causalità.

Il vettore risponde altresì di ritardo nella consegna per la cui precisa fattispecie si rinvia agli artt. 19 e 20.

2.4. I criteri per la determinazione dell'indennizzo

Una volta accertata la responsabilità del vettore, occorre comprendere quali siano i comportamenti da tenere ai fini di un effettivo indennizzo e i criteri di computo.

La materia è foriera di perplessità poiché i committenti non di rado ritengono che, anche qualora il carico non sia assicurato, abbiano diritto ad un ristoro pari al valore della merce perduta.

In mancanza di polizza assicurativa sul carico stipulata direttamente dal committente, o, qualora il vettore non disponga di polizza assicurativa per le ipotesi in discussione (e, si badi bene, la CMR non istituisce alcun obbligo relativo in capo a quest'ultimo), il committente medesimo potrà ottenere il ristoro integrale del danno solo laddove si sia premurato di dichiarare sulla lettera di vettura, dietro pagamento di un supplemento sul prezzo di trasporto, il valore integrale della merce (art. 24) o l'interesse specifico alla riconsegna (art. 23, par. 6). Se tali dichiarazioni vengano effettuate, è norma che il prezzo convenuto per il nolo sia aumentato di un importo pari a quanto concordato con il vettore, che in tal modo provvederà alla copertura assicurativa del carico. Ciò induce i committenti più sprovveduti a preferire un abbattimento dei costi di trasporto pur di non corrispondere un supplemento di nolo che, al contrario, consentirebbe una copertura danni totale.

Nella tutt'altro che remota eventualità di assenza di polizze assicurative o delle dichiarazioni testè menzionate, l'indennizzo spettante a fronte di casi di avaria è computato alla stregua dei parametri di cui all'art. 23 che fissa criteri alternativi, operanti scalarmene, secondo cui si calcola, normalmente, in base al valore della merce nel tempo e nel luogo in cui il vettore l'ha ricevuta, non venendo in rilievo eventuali sovrapprezzi dovuti a rivalutazioni temporali. Tale valore è determinato:

1. in base al corso di borsa;
2. in mancanza, in base al prezzo corrente di mercato;
3. ovvero, in difetto di entrambi tali riferimenti, in base al valore ordinario di merci della stessa natura e qualità.

Laddove il valore così calcolato superi i 12 euro circa per kg lordo perduto, l'importo dell'indennizzo deve essere contenuto comunque entro tale limite, che funge da massimale al risarcimento.

A tale somma va ad aggiungersi il ristoro totale o parziario (a seconda che la perdita sia parimenti totale o parziale) del prezzo di trasporto, dei diritti doganali e delle spese documentate sostenute in occasione del trasporto. Oltre interessi sull'indennità, con tasso annuo del 5%, decorrenti dalla data del reclamo al vettore o dalla domanda giudiziale (art. 27).

Le limitazioni menzionate e, più a monte, le cause di esclusione di responsabilità, non vengono in rilievo laddove il danno sia imputabile a dolo o colpa grave del vettore, dei suoi dipendenti o di coloro i quali si avvale per l'esecuzione del trasporto: in tal caso anche in assenza degli adempimenti di cui agli artt. 24 e 26, il ristoro sarà integrale. (art. 29)

Se da un canto la convenzione CMR delinea nettamente i profili di responsabilità del vettore, dall'altro pone una serie di oneri a carico del destinatario della merce che si differenziano secondo il consueto discrimen dell'apparenza del danno.

Al momento della ricezione della merce, il destinatario può chiedere di accertarne lo stato in contraddittorio con il vettore. Allorché il danno sia immediatamente rilevabile, il ricevente ha l'onere di comunicare le sue riserve al momento della riconsegna della merce, in caso contrario (vizi non apparenti, rilevati dopo la riconsegna), il reclamo deve farsi per iscritto entro sette giorni lavorativi dalla riconsegna, onde sfuggire alla presunzione di corretta ricezione della merce, ossia scevra da vizi.

2.5. Azionabilità del diritto al risarcimento

La legittimazione attiva in ordine alle controversie dirette ad ottenere il risarcimento dei danni occasionati dal trasporto spetta, nonostante divergenze di vedute in giurisprudenza internazionale, al mittente o al destinatario della merce.

Legittimato passivamente è, naturalmente, il vettore: in caso di trasporti cumulativi, (effettuato da più vettori successivi in base ad unico contratto di trasporto e parimenti unica lettera di vettura) è possibile agire contro uno qualsiasi dei vettori o contro tutti, realizzandosi un'ipotesi di solidarietà passiva per l'intero (art. 34): chi ha pagato integralmente ha azione di regresso verso gli altri vettori per una somma proporzionale alla responsabilità di ognuno nella produzione del danno o, nel caso non sia possibile adoperare simile criterio, si ha riguardo al compenso spettante ad ognuno per il trasporto. (art. 37).

In ordine all'individuazione del foro competente, l'attore potrà adire l'autorità giudiziaria scelta di comune accordo dalle parti del contratto di trasporto, pur se, in assenza di simile accordo, potrà rivolgere domanda optando tra i giudici nel cui territorio:

- il convenuto ha la sua residenza abituale, la sede principale o la succursale che ha concluso il contratto di trasporto;
- si trova il luogo del ricevimento della merce o quello previsto per la riconsegna. (art. 31)

Non è possibile adire giudici diversi.

Le azioni nascenti da trasporti sottoposti alla convenzione CMR si prescrivono nel termine di un anno decorrente così come stabilito dall'art. 32:

1. se trattasi di perdita parziale, avari o ritardo, dal giorno in cui la merce è stata riconsegnata;
2. se trattasi di perdita totale, dal trentesimo giorno successivo alla scadenza del termine per la riconsegna, se pattuito o, in mancanza, dal sessantesimo giorno di ricevimento della merce da parte del vettore;
3. negli altri casi, non espressamente menzionati, decorsi tre mesi dalla conclusione del contratto di trasporto

L'eventuale reclamo scritto sospende la prescrizione che riprende a decorrere dal momento in cui il vettore lo respinga, restituendo, contestualmente i documenti allegati.

Avv. Rossella Dell'Orco - Foro di Trani

Avv. Claudia Volpe - Foro di Trani

**Per info e contatti, e-mail:
rossella.dellorco@hotmail.it**

Appendice

Brevi cenni in ordine all'istanza di risarcimento danni occorsi alle merci in presenza di polizza assicurativa.

Senza addentrarsi nel complesso universo delle polizze merci, è opportuno premettere che il vettore non soggiace ad alcun obbligo di assicurare il carico: esso, come si è chiarito, sussiste solo in caso di precisa richiesta del committente ovvero quando nel CMR sia indicato il valore della merce o l'interesse alla riconsegna. Al di fuori da tale angusto alveo, giova ricordarlo, risponderà solo alle condizioni ed entro i massimali di cui alle norme internazionale di origine patrizia che, se recepite, prevalgono sulle norme interne.

La situazione muta radicalmente laddove il vettore abbia provveduto sua sponte o su precisa direttiva del committente a sottoscrivere un contratto di assicurazione relativo al carico trasportato.

In tal caso, chi intenda ottenere il risarcimento dei danni subiti dovrà fornire all'assicuratore una serie di documenti che consentano di valutare la sussistenza dell'evento e avviare alle relative conseguenze.

La completezza della documentazione si rivela spesso discriminante ai fini del riconoscimento del diritto al risarcimento, sovente negato in via bonaria, adducendo proprio carenze documentali.

Per cui, senza alcuna pretesa di compiutezza, e limitando l'indagine ai danni da trasporto su strada, il richiedente dovrà fornire, preliminarmente, prova dell'esistenza di una copertura assicurativa relativa alle merci, in corso di validità al verificarsi dell'evento dannoso, trasmettendo il relativo certificato di assicurazione.

La procedura di risarcimento postula, peraltro, l'esatta quantificazione del danno patito: a tal fine sono indispensabili la fattura commerciale, i documenti relativi al nolo corrisposto al vettore ed, eventualmente, il preventivo inerente le riparazioni da effettuare sulla merce, limitatamente all'ipotesi in cui il carico non sia andato completamente perduto.

E' inoltre necessario porre a conoscenza del vettore quanto occorso formulando espresse riserve o reclami che consentano di individuare il danno prodottosi, con contestuale invito ad effettuare, in contraddittorio con i tecnici assicurativi, una perizia sulle merci danneggiate. A tal fine occorre apporre le predette riserve direttamente sui documenti che accompagnano le merci in viaggio. Nel caso non sia possibile

adempiere immediatamente a simile onere, un reclamo scritto inviato tempestivamente all'indirizzo del vettore sarà sufficiente allo scopo di renderlo edotto in ordine al sinistro.

A corredo dell'istanza, potrebbe rivelarsi utile trasmettere ulteriore documentazione, che varia al mutare dell'evento dannoso: a titolo meramente esemplificativo possono citarsi il certificato di avaria o la dichiarazione di mancata consegna, qualora la merce sia andata integralmente perduta.

Nell'ipotesi in cui, nonostante quanto innanzi, le possibilità di composizione stragiudiziale si rivelino precluse, non resta che percorrere, laddove sia rinvenibile una seria aspettativa in ordine al ristoro del danno da trasporto, le consuete vie giudiziali.

<https://www.diritto.it/il-trasporto-internazionale-su-strada-secondo-la-convenzione-cmr-%e2%80%a2il-livellamento-della-disciplina%e2%80%a2la-genesi-della-responsabilita-del-vettore-e-della-connessa-risarcibilita-d/>