

Capitolo Quarantaseiesimo
**Il trasporto internazionale
di merci su strada**

di ALESSANDRA CORRADO

SOMMARIO: 1. La CMR: presupposti e campo di applicazione – 2. I trasporti *superposés* – 3. Conclusione e documentazione del contratto – 4. Le modalità di esecuzione del trasporto – 5. La responsabilità del vettore – 6. Il risarcimento del danno

1. La CMR: presupposti e campo di applicazione

I trasporti internazionali di merci su strada sono disciplinati dalla Convenzione internazionale di Ginevra del 19 maggio 1956, ratificata e resa esecutiva in Italia con l. 6 dicembre 1960, n. 1621, comunemente nota come CMR. La Convenzione fu poi modificata dal Protocollo di Ginevra del 5 luglio 1978, reso esecutivo nel nostro ordinamento con la l. 27 aprile 1987, n. 242¹.

Campo di
applica-
zione

L'art. 1 della CMR ne disciplina il **campo di applicazione**. Due sono i presupposti su cui si basa il legislatore uniforme per l'applicabilità della CMR: l'esistenza di un contratto di trasporto di cose su strada e la internazionalità del rapporto².

Quanto al primo dei requisiti, esso è rappresentato dalla necessità che il trasferimento della merce sia effettuato su strada e che la volontà delle parti contraenti in tal senso sia manifestata³.

Il requisito della esistenza di un contratto di trasporto di cose su strada ha, nel tempo, costituito oggetto di esame da parte della dottrina, con riferimento alla individuazione di quali fossero i rapporti contrattuali sottoponibili al regime della convenzione. Ci si riferisce in particolare, sia alle problematiche relative a eventuali sovrapposizioni tra la figura dello spedizioniere e quella del vettore, che a quelle afferenti ad altre fattispecie negoziali con prestazioni che presentano punti di affinità con il contratto di trasporto. Oggi, si può dire che, ai fini della applicabilità della CMR, la dottrina concorda nel ritenere che deve farsi ricorso al criterio della assun-

¹ Per approfondimenti sul rapporto fra le fonti normative in tema di trasporto terrestre si veda BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 301 ss.

² Sul punto si veda SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, Torino, 1994, 7 ss.; ZUNARELLI, voce «Trasporto internazionale», in *Digesto/comm.*, XVI, Torino, 1999, 88 ss.

³ Come si avrà modo di esaminare in seguito, peraltro, l'omessa manifestazione di volontà delle parti viene oramai dalla giurisprudenza e da una parte della dottrina, ritenuto un fattore ostativo alla applicabilità della Convenzione.

zione dell'obbligo di trasportare, con ciò espressamente escludendo dalla nozione di vettore ai sensi della CMR, colui il quale operi nel campo della organizzazione del trasporto, senza tuttavia assumere alcun obbligo di trasportare⁴. Ne deriva, quindi, che la CMR non si applica alla figura dello spedizioniere, se ed in quanto non abbia assunto l'obbligo di trasportare⁵.

Il secondo requisito ai fini della applicabilità della Convenzione in esame, è costituito dalla **internazionalità del rapporto**. Deve infatti trattarsi di un trasporto in cui il luogo di caricazione e quello di consegna siano situati, nella previsione contrattuale, in due stati diversi, di cui almeno uno abbia ratificato o abbia aderito alla Convenzione⁶. L'accertamento del requisito della internazionalità oggettiva del trasporto dovrà, comunque, basarsi sull'indagine della volontà delle parti: per cui, anche un trasporto tra Paesi non aderenti alla convenzione per cui è causa, potrà essere ricondotto ed assoggettato alla disciplina uniforme, se la volontà in tal senso dei contraenti emergerà dalla lettera di vettura, ad esempio in forza di clausole quali la *paramount clause*⁷.

Il carattere meramente oggettivo della internazionalità del trasporto e la irrilevanza dei comuni criteri di collegamento propri del diritto internazionale privato, certamente consentono di ampliare l'ambito di operatività della convenzione in esame. Infatti, del tutto irrilevanti diventano elementi quali il domicilio o la nazionalità delle parti, il luogo di conclusione del contratto o, in generale, tutti i criteri di collegamento comunemente utilizzati e richiamati nelle convenzioni internazionali, comprese quelle in materia di trasporto.

Oggetto
del
trasporto

L'art. 1, nn. 1, 2, 3 e 4 oltre ad individuare i requisiti cui deve rispondere il contratto soggetto alla CMR, elenca espressamente i trasporti esenti dalla applicabilità della convenzione. Tra essi figurano i trasporti postali, in quanto già regolamentati da altra Convenzione internazionale; i trasporti funebri⁸ ed infine il trasporto internazionale di masserizie, ovvero i traslochi⁹.

Quanto all'**oggetto del contratto**, il trasporto di cui alla convenzione in esame, riguarderà le *marchandises*: ovvero quelle merci che, nel

⁴ SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 8; ZUNARELLI, voce «Trasporto internazionale», *cit.*, 95 s.

⁵ Viceversa deve ritenersi che la figura dello spedizioniere-vettore debba rientrare nella nozione di vettore ai sensi della CMR. Per tutti ZUNARELLI, voce «Trasporto internazionale», *cit.*, 95.

⁶ In questo senso si veda Cass., 2 ottobre 2003, n. 14680, in *Riv. dir. internaz. priv. e process.*, 2004, 1014; Trib. Bergamo, 4 giugno 2005, in *Dir. trasp.*, 2007, 621 ss.

⁷ SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 16.

⁸ Detta categoria di trasporti è espressamente esclusa per la «particolare specializzazione dei vettori in correlazione alle norme sanitarie che la fattispecie impone», così PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, Padova, 1984, 84.

⁹ Alcune perplessità sono state avanzate in merito alla corretta individuazione della fattispecie di trasporto esclusa dalla applicabilità della CMR. Così si è affermato che occorre una interpretazione della norma «che ne delimiti l'operatività alle ipotesi di trasferimento di masserizie assistite dalle prestazioni accessorie tipiche di ogni attività di trasloco» SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 14. Per un'ampia rassegna di giurisprudenza sul punto si veda M.A. CLARKE, *International carriage of goods by road: C.M.R.*, London, 1991, 65 ss. e HILL e MESSENT, *C.M.R.: Contracts for the international carriage of goods by road*, London, 1984, 12.

nostro ordinamento sono rappresentate dalle «cose» nella accezione recepita dall'art. 1678 c.c., quelle entità materiali, cioè «corporali percettibili ai sensi»¹⁰. Quindi, deve ritenersi che, ad esempio, i bagagli – trasferiti unitamente ai passeggeri in un trasporto di persone – non possano rientrare nella categoria delle *marchandises*, pur essendo qualificabili come «cose materiali»¹¹. Essi sono oggetto di trasferimento accessorio ad un contratto di trasporto di persone e, come tali, non possono essere qualificati come «merci». Ad essi, pertanto, non può applicarsi la CMR.

Ai fini della applicabilità della Convenzione, a nulla rileva il requisito della professionalità del vettore, mentre è fondamentale che il trasporto venga effettuato a titolo oneroso, restando così esclusi dalla normativa uniforme sia i trasporti amichevoli che quelli gratuiti.

La Convenzione individua i mezzi con i quali il trasporto deve essere effettuato: deve trattarsi di veicoli, ovvero automobili, autoarticolati, rimorchi, semirimorchi come definiti nella Convenzione internazionale di Ginevra sulla circolazione stradale del 19 settembre 1969, cui la CMR rinvia¹².

Inoltre, si segnala che la disciplina uniforme dettata dalla CMR, ai sensi del relativo art. 1, 3° co., si applica altresì a quei trasporti internazionali di merci su strada effettuati da istituzioni, autorità o organismi governativi, laddove essi abbiano stipulato contratti di trasporto a titolo oneroso¹³.

Applicazione necessaria o autonoma delle parti

Dalla sua entrata in vigore, la convenzione è stata oggetto di esame da parte della giurisprudenza, soprattutto in relazione alla sua **derogabilità** ed alla portata della autonomia della parti. Per ciò che concerne l'orientamento della Corte di cassazione, da tempo viene escluso il carattere di normativa di applicazione necessaria della CMR, in quanto essa sarebbe applicabile subordinatamente alla manifestazione della volontà delle parti in tal senso. La volontà di applicare la disciplina uniforme, secondo l'insegnamento della Suprema Corte, non necessariamente deve risultare dalla lettera di vettura, ben potendo essere anche contenuta in pattuizioni orali, dimostrabili con qualunque mezzo di prova¹⁴. Per quanto riguarda la giurisprudenza di merito, se una parte minoritaria¹⁵ segue

¹⁰ Così ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, Torino, 1935, 41. Si veda anche ROMANELLI, *Trasporto aereo di persone*, Padova, 1959, 6.

¹¹ ZUNARELLI, voce «Trasporto internazionale», cit., 96.

¹² Per approfondimenti di veda BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 376 s.

¹³ Sul punto SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 14 ss.

¹⁴ Per quanto riguarda l'orientamento secondo cui la disciplina uniforme non è una normativa di applicazione necessaria, si veda, tra le altre, Cass., 7 febbraio 2006, n. 2529, in *Dir. trasp.*, 2006, 638; Id., 27 maggio 2005, n. 11282, in *Contratti*, 2006, 363; Id., 2 ottobre 2003, n. 14680, in *Dir. trasp.*, 2004, 996; Id., 7 agosto 2001, n. 10891, in *Dir. mar.*, 2003, 806; Id., 23 febbraio 1998, n. 1937, *ivi*, 2000, 132; Id., Sez. Un., 6 luglio 1991, n. 7472, in *Mass. Foro it.*, 1991; Id., 24 maggio 1991, n. 5869, in *Arch. giur. circolaz.*, 1991, 751; Id., 8 marzo 1983, n. 1708, in *Dir. mar.*, 1984, 554; Id., 10 marzo 1978, n. 1034, in *Trasp.*, 1978, 15, 106; Id., 28 novembre 1975, n. 3983, *ivi*, 1976, 10, 96.

¹⁵ Concordano con l'orientamento prevalente della Corte di cassazione: App. Trieste, 5 novembre 2001, in *Dir. trasp.*, 2003, 279; Trib. Trieste, 17 settembre 1996, in *Dir. mar.*, 1998, 1189; App. Milano, 26 maggio 1981, in *Foro pad.*, 1981, I, 242.

l'orientamento della Suprema Corte, la tesi maggioritaria ritiene che la CMR sia applicabile a tutti i trasporti internazionali di merci su strada, che abbiano i requisiti previsti dalla convenzione, senza alcuna necessità di suo richiamo – espresso nella lettera di vettura o meno – da parte dei contraenti¹⁶.

La posizione della dottrina sul punto, è abbastanza uniforme. Infatti, la tesi sostenuta dalla Suprema Corte non è condivisa dalla maggioranza degli Autori¹⁷, i quali sostengono che la convenzione si applichi, indipendentemente dal richiamo effettuato dalle parti. In effetti, ci sembra di dover concordare con quanti hanno rilevato che l'orientamento prevalente della Corte di cassazione, porta ad un risultato alquanto opinabile, per non dire grave, consistente nel trasformare il testo della convenzione in una «sorta di raccolta di condizioni generali di contratto poste a disposizione di quei contraenti che vogliono avvalersene»¹⁸. In tal modo si conferirebbe all'autonomia delle parti, la facoltà di pregiudicare quella certezza del diritto, cui le norme di diritto uniforme, viceversa, aspirano¹⁹.

Quanto alla giurisprudenza straniera, la maggior parte concorda nel ritenere che la convenzione debba essere qualificata come normativa di applicazione necessaria, in presenza dei requisiti per la sua applicabilità²⁰.

Da tempo autorevole dottrina auspica o un intervento della Corte di Giustizia²¹ o l'emanazione di una legge di interpretazione autentica, sulle condizioni di applicabilità della CMR, che «tenga conto dell'orientamento quasi unanime della dottrina, della prevalente giurisprudenza di merito e di quella, d'ogni grado, degli altri Stati contraenti»²².

2. I trasporti *superposés*

La fattispecie disciplinata dall'art. 2 della Convenzione, affronta il tema della esecuzione del trasporto con differenti mezzi e modalità e fornisce una, seppur incompleta, risposta alle tematiche relative alla individuazione dei criteri di ripartizione dei rischi del trasporto, nel caso di utilizzo

¹⁶ Ritengono che la CMR sia applicabile *tout court*: App. Brescia, 1° giugno 2001, in *Dir. mar.*, 2002, 566; App. Torino, 4 giugno 1984, in *Riv. dir. internaz. priv. process.*, 1984, 586; Trib. Biella, 15 maggio 1998, in *Dir. mar.*, 1999, 833; Trib. Milano, 11 luglio 1983, in *Riv. giur. circolaz.*, 1983, 930.

¹⁷ Si veda, tra gli altri, BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 372 ss.; PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., 62 ss.; L. TULLIO, *La CMR, convenzione di diritto uniforme*, in *Dir. trasp.*, 1992, 125 ss.; SILINGARDI, *La C.M.R.: da normativa uniforme di applicazione necessaria a disciplina pattizia*, in *Dir. comm. internaz.*, 1987, 613 ss. ed i richiami ivi contenuti; GRIGOLI, *Sull'applicabilità della convenzione di Ginevra del 1956*, in *Giust. civ.*, 1981, I, 296 s.

¹⁸ SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 24.

¹⁹ S.M. CARBONE, *Il diritto uniforme in tema di trasporto e il suo ambito di applicazione nell'ordinamento italiano: casi e materiali*, in *Dir. mar.*, 1978, 380 ss.; SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 26.

²⁰ Si vedano sul punto le sentenze citate da SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 23 e BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 374, nota 235.

²¹ LANA, *Presupposti di applicazione della CMR*, in *Dir. trasp.*, 1992, 751 ss.

²² L. TULLIO, *La CMR, convenzione di diritto uniforme*, cit., 125.

Rottura di carico di più mezzi²³. Si tratta di un particolare tipo di **trasporto misto**, caratterizzato dall'assenza di **rottura di carico**. In altre parole, le merci trasportate non vengono mai scaricate dal veicolo, il quale viaggia in parte su strada, in parte via mare, ferrovia, aereo o per navigazione interna. È pertanto il veicolo stesso che viene caricato sui diversi mezzi di trasporto, per percorrere la tratta contrattualmente prevista, mediante le diverse modalità²⁴.

La Convenzione di Ginevra si applicherà, quindi, anche a quei trasporti, effettuati anche con mezzi diversi, purché la merce non venga mai scaricata dall'automezzo²⁵.

* Ai fini della determinazione della legge applicabile ai trasporti *superposés*, occorre riferirsi all'art. 2 della Convenzione²⁶. Tra i requisiti di applicabilità della disposizione in esame, vi sono requisiti per così dire oggettivi, cui deve tuttavia affiancarsi la volontà delle parti. Entrambi infatti concorrono a determinare il campo di applicazione della Convenzione.

Ed infatti, ai fini di stabilire se la convenzione si applichi ai trasporti *superposés*, occorre fare riferimento alla prestazione a carico del vettore ed a tutti gli accordi pattuiti tra le parti, indipendentemente dal modo in cui la prestazione sarà eseguita in concreto. In altre parole, non rileva ai fini dell'applicabilità della CMR se le fasi del trasporto saranno effettuate da uno o più vettori, rilevando soltanto la circostanza che le merci non vengano scaricate dal veicolo su cui si trovano, in quanto il trasbordo della merce dal veicolo stradale su altro veicolo, determina la rottura di carico che fa venir meno la applicabilità della normativa uniforme.

Invece, laddove il trasbordo avvenga da un veicolo stradale ad altro veicolo sempre stradale, la CMR sarà applicabile a condizione che il trasporto mantenga la sua unitarietà, oppure nel caso in cui si verifichi un frazionamento della prestazione, ogni singolo tratto non perda la propria internazionalità²⁷. A tal proposito, occorre anche precisare che non sorge alcun rapporto contrattuale con il vettore sottostante ed il mittente o destinatario, in quanto in presenza di un consenso dei contraenti alla esecuzione del trasporto da parte di più vettori, tra cui il vettore non stradale, si verificherebbero le condizioni per un trasporto cumulativo.

²³ Per un'ampia analisi delle problematiche relative ai trasporti *superposés* si veda SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 27 ss.

²⁴ Oltre a SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 28, si veda anche ZUNARELLI, voce «Trasporto internazionale», cit., 98 e BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 380.

²⁵ La CMR si applicherà quindi ai cosiddetti trasporti *roll-on/roll-off*; *kangourou*, *avion cargo* ma non al traffico *container*, in quanto il *container* è separato dal veicolo: così SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 29 ed ivi le note bibliografiche.

²⁶ La dottrina ha precisato come non sia possibile attribuire alla norma in esame il ruolo di fonte regolatrice del trasporto multimodale nel senso più strettamente tecnico del termine, anche se essa deve essere considerata come base della regolamentazione di un trasporto eseguito mediante l'impiego di diversi veicoli, riconducibile al trasporto multimodale, genericamente inteso. Così SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 28.

²⁷ BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 380 ss.

La norma in esame non è applicabile al trasporto mediante *containers*, nel caso in cui essi siano separati dal veicolo stradale.

3. Conclusione e documentazione del contratto

La lettera
di vettura

L'art. 4 della CMR dispone che il contratto è **stabilito** dalla lettera di vettura²⁸ e che la mancanza, l'irregolarità o la perdita della lettera di vettura non pregiudica l'esistenza né validità del contratto di trasporto, che rimane dunque sottoposto alle disposizioni della Convenzione.

Dunque, la lettera di vettura CMR non rappresenta requisito indispensabile per l'esistenza del contratto di trasporto, la cui **forma** rimane quindi libera²⁹.

Pur nella **libertà di forma**, la lettera di vettura svolge la funzione di garantire la certezza dei rapporti tra le parti e del contenuto dei vari elementi del trasporto, salva la possibilità non solo per i contraenti ma anche per il destinatario e/o avente diritto, di ricorrere, come sopra menzionato, all'utilizzo di diversi ed ulteriori elementi probatori in relazione alla conclusione del contratto ed al suo contenuto negoziale³⁰.

Ed infatti, la lettera di vettura fa fede, fino a prova contraria, della avvenuta conclusione del contratto, dell'avvenuto ricevimento delle merci da parte del vettore e, più in generale, di tutte le condizioni cui il contratto è sottoposto.

La lettera di vettura CMR, non avendo i requisiti di negoziabilità, non è un titolo di credito rappresentativo della merce.

Proseguendo nella lettura del testo uniforme, ed in particolare dell'art. 5, si nota come, se da un lato la Convenzione disciplina in modo dettagliato le modalità di emissione della lettera di vettura, dall'altro non specifica quale sia il soggetto tenuto alla sua emissione.

In mancanza di un orientamento anche giurisprudenziale uniforme, la dottrina oggi ritiene che il documento di trasporto possa essere rilasciato indifferente o dal mittente o dal vettore ed anche da eventuali spedizionieri³¹.

²⁸ Nel testo francese *constaté* ed in quello inglese *confirmed*.

²⁹ BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 655; ZUNARELLI, voce «Trasporto internazionale», cit., 96 ed anche SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 60 i quali sostengono che la principale conseguenza della mancata emissione della lettera di vettura sia rappresentata dalla inopponibilità del documento alla parte che non lo ha sottoscritto o comunque dalla impossibilità di avvalersene nel caso in cui non ne sia provata la autenticità, ritenendo comunque che sia fatta salva la possibilità di fare ricorso ad altri mezzi probatori o di ricorrere comunque alle presunzioni di cui all'art. 7 n. 2 della stessa Convenzione.

³⁰ Per tutti BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 655; PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., 97.

³¹ Così SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 59; PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., 108.

Indicazioni
obbligatorie
e facoltative

L'art. 6 del testo uniforme fornisce una elencazione di quelle che sono le indicazioni da riportare nella lettera di vettura, distinguendo al n. 1 quelle che sono necessarie da quelle di cui al n. 2, che sono obbligatorie solamente in presenza dei presupposti che le rendono operanti, per poi indicare al successivo n. 3 le indicazioni che le parti sono libere di inserire o meno.

Tra le indicazioni obbligatorie di cui al n. 1 dell'art. 6 troviamo il luogo e la data di compilazione del documento [lett. a)], elementi necessari ad individuare il momento ed il luogo di avvenuta conclusione del contratto; l'indicazione del nome e dell'indirizzo del mittente e del vettore [lett. b) e c)]; nonché il luogo e la data di presa in carico della merce ed il luogo previsto per la consegna [lett. d)]. Infine, tra le indicazioni obbligatorie rientra anche quella del nome ed indirizzo del destinatario; della natura della merce e del relativo imballaggio.

La norma di cui all'art. 7 della Convenzione, regola la responsabilità del mittente e del vettore per l'inesattezza o l'insufficienza di quelle indicazioni in relazione alle quali l'inesattezza o l'inadeguatezza sono idonee a causare la perdita, un danno o delle spese. Ciò, evidentemente, al fine di consentire al vettore l'esatto adempimento del contratto senza incorrere nel rischio di dovere sopportare costi o danni in conseguenza delle inesatte o insufficienti indicazioni della lettera di vettura ad opera del mittente³². Per effetto del disposto di cui al n. 2 dell'art. 7, si presume fino a prova contraria che il vettore che inserisca su richiesta del mittente nella lettera di vettura le indicazioni sopra menzionate agisca per conto del mittente stesso. Peraltro, sussiste la responsabilità del vettore per tutte le spese ed i danni subiti dall'avente diritto alla merce in conseguenza del mancato inserimento delle indicazioni obbligatorie³³.

Le riserve

È onere del vettore verificare l'esattezza delle indicazioni contenute nella lettera di vettura, all'atto del ricevimento della merce, secondo quanto espressamente previsto all'art. 8: in particolare egli dovrà verificare quelle indicazioni relative al numero dei colli, ai contrassegni ed ai numeri, oltre allo stato apparente della merce e del suo imballaggio. Laddove tale verifica non sia possibile, per mancanza di mezzi idonei o nel caso in cui si riscontri una difformità rispetto a quanto indicato nella lettera di vettura, il vettore apporrà delle **riserve**.

La particolarità della previsione contenuta nell'art. della CMR è rappresentata dal fatto che essa dispone che le riserve devono essere **motivate**, ovvero devono riferire in modo specifico le ragioni che hanno impedito al vettore la verifica, o la natura dei difetti riscontrati relativamente alla descrizione dello stato delle merci e del loro imballaggio. Semplici riserve generiche non sono quindi sufficienti a superare la presunzione di buono stato della merce e del relativo imballaggio. Peraltro, ai sensi

³² SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 65.

³³ BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 656.

dell'art. 8, n. 2, ulteriore presupposto per la efficacia delle riserve apposte dal vettore è rappresentata dalla espressa accettazione delle stesse da apporsi ad opera del mittente sulla lettera di vettura: infatti la norma testualmente prevede che le riserve non espressamente accettate dal mittente non saranno idonee ad impegnare lo stesso³⁴.

La assenza di riserve motivate, dunque, rappresenta un presunzione *iuris tantum* del buono stato della merce della merce e del relativo imballaggio, presunzione che potrà essere superata mediante il ricorso ai mezzi probatori che saranno disponibili ed ammissibili secondo la legge del giudice adito, circostanza questa che conferma la natura di ***prima facie evidence*** della lettera di vettura.

Da ultimo merita di essere segnalata la circostanza per cui l'art. 8, n. 3, prevede la facoltà per il mittente di richiedere al vettore la verifica del peso lordo o, più in generale, della quantità della merce e del contenuto dei colli, al fine di rendere incontestabili le indicazioni di cui alla lettera di vettura. Qualora il mittente richieda detta verifica, il vettore non potrà sottrarsi e le relative risultanze dovranno essere menzionate nella lettera di vettura, con la conseguenza che, in caso di difformità tra quanto indicato nella lettera di vettura e quanto effettivamente verificato, la parte che ha richiesto la verifica, potrà beneficiare dei relativi risultati sotto il profilo probatorio.

In definitiva, sia il vettore che il mittente potranno avere interesse a richiedere la verifica delle indicazioni contenute nel documento, al fine di fornire la prova per superare la presunzione di conformità del contenuto della lettera di vettura e dello stato della merce, ai sensi dell'art. 9 del testo uniforme.

4. Le modalità di esecuzione del trasporto

Il tema delle modalità di esecuzione del contratto di cui ci si occupa, è trattato nella CMR in modo non sufficientemente organico. Come ritenuto dalla dottrina, infatti, il testo uniforme sembra avere scarsa attenzione a quelle che sono le posizioni soggettive nascenti con la conclusione del contratto di trasporto³⁵, occupandosi principalmente della responsabilità del vettore.

In effetti, al fine di ricostruire quali siano le modalità con cui il contratto di trasporto deve essere eseguito, occorre riferirsi ad una pluralità di disposizioni contenute in varie parti del testo uniforme, dalle norme che regolano la conclusione del contratto, a quelle che disciplinano il regime di responsabilità e finanche il trasporto con pluralità di vettori.

³⁴ Si condivide l'opinione della dottrina che afferma che l'operatività della presunzione di cui all'art. 9, n. 2 è strettamente collegata all'esistenza della lettera di vettura, non essendo possibile apporre riserve in un documento diverso da quello emesso ai sensi degli art. 5 e 6 CMR. Così SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 70.

³⁵ SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 73.

**Itinerario e
veicolo**

Una delle tematiche relative alla modalità di esecuzione del trasporto, è rappresentata dalla scelta dell'**itinerario** da seguire.

Orbene, la CMR non contiene alcun riferimento circa la scelta dell'itinerario da seguire, anche se il tema rappresenta certamente un punto fondamentale, suscettibile di provocare conseguenze anche sul piano – ad esempio – della responsabilità del vettore per il ritardo.

La dottrina³⁶ ritiene che, in assenza di un accordo, anche tacito circa il tragitto da percorrere, il vettore sia tenuto a scegliere l'itinerario abitualmente seguito, che in genere si identifica con quello più breve.

Chiaramente, laddove il vettore decida di discostarsi dall'itinerario concordato ingiustificatamente, ci si troverà di fronte alla responsabilità nel momento in cui tale deviazione avrà provocato un ritardo nella riconsegna o comunque un pregiudizio per l'avente diritto.

Vi possono, poi, essere casi in cui discostarsi dall'itinerario concordato o abitualmente seguito è una scelta, per così dire, obbligata, derivante da oggettive necessità. In tal caso, nessuna responsabilità sorge in capo al vettore, ove la modifica sia decisa nell'interesse della spedizione.

**Responsabilità del
mittente**

Per quanto riguarda la scelta del veicolo su cui effettuare il trasporto, anche se la CMR nulla dice espressamente in proposito, dall'esame delle disposizioni in tema di responsabilità, si desume che il vettore sia tenuto ad utilizzare per tutto il tragitto il veicolo più idoneo in relazione alla tipologia di merce da trasportare, essendo responsabile dei danni patiti dalle merci a causa della inidoneità del mezzo prescelto³⁷.

L'art. 10 della Convenzione disciplina la responsabilità del mittente, stabilendo che il mittente è responsabile verso il vettore dei danni alle persone, al materiale o ad altre merci, come pure delle spese causate dall'imperfezione dell'imballaggio della merce.

L'imballaggio difettoso, ad opera del mittente, esonera il vettore dall'obbligo di risarcire eventuali danni, obbligo di cui dovrà farsi carico il mittente stesso. Tuttavia, al fine di poter usufruire di detto esonero, il vettore sarà tenuto a dimostrare che il difetto di imballaggio non era rinvenibile al momento della presa in consegna e che comunque era insufficiente a garantire l'incolumità della merce³⁸.

Se, invece, il difetto di imballaggio è apparente, l'unico modo che il vettore ha per poter agire contro il mittente, consiste nella apposizione di espresse riserve, conformemente alle modalità descritte nel paragrafo che precede.

³⁶ Oltre a SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 75, si veda anche ZUNARELLI, voce «Trasporto internazionale», cit., 96.

³⁷ Ciò si desume dalla disposizione di cui all'art. 17, 3° co. della Convenzione, il quale dispone che il vettore che vuole esonerarsi dalla responsabilità, non potrà eccepire i difetti del veicolo che ha scelto di utilizzare per il trasporto.

³⁸ SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 80. In senso concorde si veda Trib. Massa, 5 febbraio 1988, in *Arch. giur. circolaz.*, 1988, 559.

Per quanto concerne la responsabilità per le formalità doganali, l'art. 12 prevede che il mittente risponda nei confronti del vettore per tutti i danni derivanti dalla assenza o dalla insufficienza della documentazione, compresa la lettera di vettura, richiesta dalle autorità doganali, a meno che non si possa ravvisare un comportamento colposo del vettore in tal senso³⁹.

La responsabilità del mittente riguarda anche il caso di trasporto di merci pericolose: la CMR prevede che il mittente debba segnalare al vettore la natura del pericolo e le precauzioni da adottare durante il trasporto. Tale segnalazione deve risultare dalla lettera di vettura, in mancanza il mittente sarà tenuto a risarcire al vettore o a eventuali terzi, il danno derivante da tale omessa segnalazione, a meno che non riesca a fornire la prova che il vettore era a conoscenza della natura della pericolosità delle merci trasportate.

Diritto di
contrordine

Una delle tematiche più complesse e discusse è certamente quella rappresentata dal cosiddetto diritto di **contrordine**, disciplinato dall'art. 12 della Convenzione, il quale stabilisce che il mittente ha il diritto di disporre della merce, fino al momento in cui il secondo esemplare della lettera di vettura è consegnato al destinatario o fino a che il destinatario stesso richieda la consegna della merce⁴⁰.

Fino a quel momento, il mittente ha il diritto di esigere dal vettore la sospensione del trasporto, la modifica del luogo previsto per la riconsegna o la riconsegna della merce ad un destinatario diverso indicato nella lettera di vettura.

Nel momento in cui il destinatario aderisce al contratto di trasporto, cessa il diritto del mittente di disporre della merce ed il destinatario acquista i diritti derivanti dal contratto di trasporto, essendo autorizzato ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 13 a far valere in suo nome tali diritti nei confronti del vettore. Si ritiene, pertanto, che nel momento in cui il destinatario acquista i diritti derivanti dal contratto, tra essi debba essere ricompreso anche il diritto di esercitare il contrordine.

È tuttavia importante stabilire quando si verifica l'adesione del destinatario al contratto di trasporto. Si ritiene, secondo quanto stabilito dalla CMR, che egli aderisca al contratto sia richiedendo la consegna della merce, che esercitando il diritto di contrordine. Il concetto di riconsegna e quello di contrordine sono dunque distinti: il destinatario, una volta arrivata la merce a destinazione, secondo il tenore dell'art. 13, n. 1, potrà aderire al contratto di trasporto o tramite la richiesta di rimessione del secondo esemplare della lettera di vettura, in tal modo ottenendo il di-

³⁹ Così Cass., 15 luglio 2003, n. 11073, in *Dir. trasp.*, 2004, 279.

⁴⁰ Per una analisi approfondita della figura del diritto di contrordine si veda SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 87 ss., in cui si analizza l'istituto, mediante il ricorso all'istituto della delegazione «istituto che permette di articolare la struttura del contratto in dipendenza dal soggetto (mittente o destinatario) che ha l'interesse al buon esito dell'operazione di trasferimento del carico».

ritto di impartire istruzioni al vettore, oppure tramite la riconsegna della merce, determinando in tale ultimo caso l'estinzione del contratto di trasporto.

La giurisprudenza ha affermato che, la mancata consegna del secondo esemplare della lettera di vettura al destinatario non comporta automaticamente l'esclusione della avvenuta riconsegna della merce, poiché tale circostanza può essere provata anche mediante il ricorso a presunzioni o comunque ad altri mezzi probatori⁴¹.

Quanto alla legittimazione ad agire nei confronti del vettore in caso di perdita della merce durante il trasporto, si ritiene che la Convenzione debba essere interpretata nel senso che essa conferisce solamente al destinatario la legittimazione ad agire per il risarcimento del relativo danno, essendo impossibile ritenere che sussista una legittimazione concorrente del mittente, soggetto che si trova in una posizione giuridica totalmente diversa rispetto a quella del destinatario⁴².

La richiesta di istruzioni

La Convenzione si sofferma diffusamente sulla possibilità che possano insorgere impedimenti alla prosecuzione del trasporto⁴³.

In primo luogo, il testo uniforme all'art. 14 stabilisce che se, per qualunque motivo, l'esecuzione del contratto diventa impossibile alle condizioni previste nella lettera di vettura, prima dell'arrivo della merce nel luogo previsto per la riconsegna, il vettore deve richiedere istruzioni al soggetto cui spetta in quel momento il diritto di disporre della merce.

In primo luogo, il vettore dovrà identificare il soggetto cui richiedere le istruzioni, ovvero il soggetto titolare del diritto di disporre della merce.

In seguito, la norma di cui all'art. 14, 2° co., prevede che, ove non sia possibile adeguarsi alle istruzioni ricevute, o se le istruzioni non giungono in tempi utili, il vettore può decidere, nell'interesse della spedizione, di adottare i provvedimenti che ritiene più opportuni, fino al punto di decidere di scaricare la merce, continuando tuttavia a custodirla, oppure scaricarla a terzi, nel qual caso il vettore risponderà di *culpa in eligendo* per la scelta del terzo.

A norma del par. 3 dell'art. 16 del testo uniforme, nel caso in cui la merce sia deperibile o nel caso in cui le spese di custodia siano sproporzionate rispetto al valore della merce stessa, il vettore può disporre la vendita della merce, secondo la legge o gli usi del luogo ove la merce si trova. In tal caso, l'avente diritto riceverà il ricavato della vendita, dedotte le spese sostenute dal vettore.

⁴¹ Cass., 10 febbraio 2003, in *Arch. giur. circolaz.*, 2003, 584.

⁴² La giurisprudenza sul punto è conforme. Si veda Cass., 26 ottobre 1993, n. 10621, in *Foro it. on line* e App. Milano, 21 febbraio 1992, in *Riv. dir. internaz. priv. e process.*, 1993, 119.

⁴³ Oltre a SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 101 ss., si veda anche HILL c MESSENT, *op. cit.*, 9 ss., PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., 173.

La vendita, tuttavia, sembra rappresentare una delle soluzioni a disposizione del vettore, nel caso in cui egli non riceva adeguate istruzioni sulle modalità di prosecuzione del viaggio, in quanto egli avrà comunque la possibilità di optare per la scaricazione con obbligo di custodia o per l'affidamento ad un terzo⁴⁴. In ultima analisi, ci sembra di dover concordare con coloro i quali ritengono che il criterio cui sembra ispirarsi la convenzione sia quello secondo cui, se il vettore non riceve istruzioni adeguate, adotta le misure che paiono più opportune, secondo una scelta discrezionale tra le varie alternative possibili, tenendo conto dell'interesse dell'avente diritto⁴⁵.

5. La responsabilità del vettore

Il tema della responsabilità del vettore stradale internazionale di cose trova la sua regolamentazione negli artt. 3 e da 17 a 29 del testo della convenzione, la quale riesce a fornire una disciplina organica di operatività uniforme.

Ed infatti, diversamente da quanto accade nella regolamentazione del trasporto stradale nel nostro ordinamento interno, la CMR, mutuando principi propri di altri settori, quali il trasporto marittimo o ferroviario, affronta distintamente ed analiticamente la responsabilità del vettore per inadempimento all'obbligo di custodia per perdita o avaria della merce ed il tema della responsabilità per inadempimento derivante dal ritardo nell'esecuzione del trasporto.

La riprova che il legislatore uniforme si è ispirato alla normativa che regola altri settori del trasporto internazionale di cose, si rinviene soprattutto nella presenza di quei criteri di attenuazione della responsabilità secondo gli schemi propri del sistema che regola la responsabilità del vettore marittimo, come si vedrà in seguito.

Secondo quanto previsto dall'art. 17, n. 1, il vettore è responsabile per la **perdita** totale o parziale o per l'**avaria** delle cose trasportate, dal momento del ricevimento della merce, fino al momento della sua riconsegna a destinazione. Inoltre, la norma prosegue disponendo che il vettore è responsabile altresì del **ritardo** nella riconsegna al destinatario, rispetto al termine contrattualmente convenuto. Come accennato sopra, quindi, il testo uniforme disciplina compiutamente ed in modo unitario le ipotesi di responsabilità, diversamente da quanto accade nell'ordinamento interno, il quale contiene una rigorosa regolamentazione delle ipotesi di perdita o avaria, ma nulla dice rispetto al ritardo, per il quale occorre riferirsi al

⁴⁴ Nel caso in cui il vettore opti per scaricare la merce presso un terzo, egli sarà responsabile per la scelta del soggetto cui la merce verrà affidata.

⁴⁵ Così SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 114.

disposto dell'art. 1218 c.c. che disciplina genericamente l'inadempimento delle obbligazioni da parte del debitore.

La disciplina della responsabilità del vettore nella CMR trova il suo fondamento nei canoni tradizionali del *receptum*, a mente del quale grava sul vettore un rigoroso obbligo di custodia, in conseguenza del quale, nel caso in cui le merci non siano riconsegnate al destinatario in tutto o in parte o siano riconsegnate danneggiate, sorge l'obbligo di risarcire il relativo danno.

Anche nel testo uniforme, a mente dell'art. 17, troviamo una presunzione *iuris tantum* di responsabilità contrattuale del vettore, la quale permane dal momento in cui il vettore riceve le merci da trasportare fino al momento in cui le riconsegna al destinatario, nel luogo contrattualmente stabilito e nella persona designata dal mittente⁴⁶.

In relazione agli eventi per i quali il vettore risponde, come sopra accennato, essi consistono nella perdita totale o parziale, nella avaria e nel ritardo⁴⁷. Quanto al ritardo, si ritiene che esso sussiste ogni qualvolta le merci non vengano riconsegnate al destinatario nel termine convenuto dalle parti o, in mancanza di espressa pattuizione in tal senso, risultante dalla lettera di vettura o da altro documento relativo al trasporto⁴⁸, ogni qualvolta la durata effettiva del trasporto superi il tempo ragionevolmente occorrente ad un vettore diligente per l'esecuzione della prestazione⁴⁹.

Il fatto degli ausiliari

Secondo quanto previsto dall'art. 3 della CMR, il vettore risponde degli atti o delle omissioni dei propri preposti, mandatari e dipendenti e di tutte le persone di cui egli si avvale per l'esecuzione della prestazione, quando tali soggetti agiscono nella esecuzione delle loro rispettive funzioni, come se fossero atti od omissioni suoi propri.

Ai fini della determinazione dell'ambito della responsabilità, dunque, la CMR non opera alcuna distinzione tra le ipotesi in cui sia il vettore ad eseguire in tutto e per tutto le prestazioni oggetto del contratto di trasporto, dalle ipotesi in cui lo stesso si serva in tutto o in parte delle prestazioni di altri soggetti. Unico limite posto dal testo uniforme, consiste nel fatto che gli ausiliari di cui il vettore si serve devono agire nell'esercizio delle proprie funzioni, per poter far sorgere la responsabilità del vettore stesso.

Cause di esclusione della responsabilità

Il n. 2 dell'art. 17 disciplina le cause di esclusione della responsabilità del vettore, e rappresenta la caratteristica più peculiare dell'intero testo uniforme.

⁴⁶ Cass., 2 ottobre 2003, n. 14680, in *Dir. trasp.*, 2004, 996; SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 124 ss.; HILL e MESSENT, *op. cit.*, 67 ss.

⁴⁷ Si può avere perdita totale in tutti i casi in cui vi sia mancata riconsegna al destinatario in tutto o in parte delle cose affidate per il trasporto, per qualunque causa, ovvero sia per effettiva distruzione della merce per azione interna (evaporazione, combustione) che per azione esterna (furto, incendio). Così SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 128, i quali rinviano per una definizione di perdita e avaria a ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, cit., 278 e 308.

⁴⁸ ZUNARELLI, voce «Trasporto internazionale», cit., 96.

⁴⁹ PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., 249.

La norma dispone che il vettore è esonerato dalla 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, o a circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze egli non poteva ovviare⁵⁰.

Secondo il combinato disposto dell'art. 17, n. 2, e dell'art. 18, n. 2, incombe sul vettore che voglia esonerarsi dalla responsabilità, l'onere di provare che l'evento dannoso sia derivato da colpa dell'avente diritto, da un ordine di questi non dipendente da colpa del vettore, da vizio proprio della merce o da circostanze che il vettore non poteva evitare ed alle cui conseguenze non poteva ovviare. L'elencazione delle cause di esonero deve ritenersi tassativa ed in relazione ad esse, il vettore è considerato sollevato, esonerato da qualsivoglia responsabilità. Il sistema di ripartizione dell'onere della prova è inteso nel senso che spetterà all'avente diritto provare in primo luogo l'esistenza di un valido contratto di trasporto, fonte della obbligazione del vettore, per poi individuare l'oggetto della prestazione, ovvero provare lo stato, la natura, la quantità e qualità della merce consegnata al vettore ed infine provare di aver subito un danno, consistente nella perdita, nell'avaria o nel ritardo.

Successivamente, spetterà al vettore l'onere di fornire la prova positiva dell'esistenza di uno degli eventi esonerativi della responsabilità, tassativamente elencati nell'art. 17, n. 1, dovendo quindi individuare specificatamente la causa del danno.

Rischi particolari

Proseguendo nell'esame dell'art. 17, ci si deve necessariamente soffermare sul paragrafo 4, il quale prevede i cosiddetti **rischi particolari**, in presenza dei quali il vettore potrà beneficiare di una presunzione di non responsabilità, conformando la disciplina del contratto di trasporto internazionale di merci su strada, a quella in materia di responsabilità prevista nel trasporto marittimo o ferroviario, come sopra accennato.

La categoria dei cosiddetti rischi speciali comprende essenzialmente ipotesi riconducibili a fattori estranei alla sfera del vettore o relativi alla particolare esposizione a determinati rischi propria di certe categorie di merci.

In primo luogo si rende necessaria una precisazione: la disciplina relativa alle cause speciali di esonero prevista dal n. 4 dell'art. 17 non si applica ai casi di responsabilità per ritardo, ma unicamente alla responsabilità per perdita o avaria della merce. Ciò si evince dal tenore letterale della norma stessa, la quale espressamente circoscrive l'esonero dalla responsabilità alle sole ipotesi di perdita o avaria.

Secondo la previsione di cui all'art. 17, n. 4, il vettore è esonerato dalla responsabilità per perdita o avaria della merce, qualora il danno sia deri-

⁵⁰ Per un esame approfondito sul tema si veda SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 145 ss.

vato da uno dei rischi particolari elencati nella norma. Il n. 2 dell'art. 18 precisa che il vettore dovrà dimostrare che la perdita o l'avaria sono state causate da una o più delle circostanze di cui all'art. 17, n. 4, secondo un giudizio probabilistico di verosimiglianza.

In altre parole, oltre ad indicare il rischio speciale in presenza del quale si è verificato l'evento che ha causato il danno, il vettore dovrà provare l'effettiva esistenza del nesso eziologico tra il danno ed il rischio speciale di cui intende avvalersi, con riferimento a tutte le circostanze di fatto del caso e, non quindi, semplicemente in astratto⁵¹.

Tuttavia, l'avente diritto avrà la possibilità di superare la presunzione di non responsabilità del vettore, qualora egli riesca a dimostrare che l'evento dannoso non è stato causato in tutto o in parte da uno dei rischi speciali, previsti dalla norma⁵².

Responsabilità extracontrattuale

La norma in esame, dunque, determina una presunzione di non responsabilità del vettore, che può essere superata laddove l'avente diritto riesca a dimostrare che l'evento dannoso non è riconducibile a nessuno dei rischi speciali, e riesca a dimostrare che la perdita o l'avaria si sono verificate in tutto o in parte per causa, esclusiva o concorrente, imputabile al comportamento colposo del vettore o dei suoi ausiliari o ad un comportamento del vettore che secondo la legge del tribunale adito viene equiparato al dolo. Diversamente da quanto avviene nell'ordinamento interno, secondo la previsione dell'art. 1693 c.c., nella CMR è sufficiente che venga invocata, ancorché fondatamente, la sussistenza di uno dei rischi speciali, per escludere la responsabilità del vettore. Al fine di attivare nuovamente il criterio di imputazione automatica della responsabilità del vettore, sarà dunque l'avente diritto a dover fornire non già la prova positiva della responsabilità del vettore, bensì la prova che il rischio speciale invocato dal vettore non ha avuto neppure in parte alcun ruolo causale nel verificarsi dell'evento dannoso.

Il tema del concorso tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale nel trasporto è da sempre stato oggetto di dibattito nell'ordinamento interno. Il sistema della CMR, nell'adottare la soluzione di cui si tratterà a breve, conferma di volersi porre in posizione di assoluta omogeneità e continuità con la disciplina adottata dalle convenzioni di settore, inserendosi con coerenza nel sistema uniforme dell'ordinamento dei trasporti⁵³.

Si tratta della norma di cui all'art. 28 CMR, secondo la quale se la perdita, l'avaria o il ritardo verificatosi nel corso di un trasporto soggetto alla Convenzione, può dare luogo ad un reclamo extracontrattuale, il vettore

⁵¹ La norma è stata così interpretata anche avvalendosi della dottrina marittimistica più autorevole. Per tutti si veda G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, 674.

⁵² In relazione alla ripartizione dell'onere della prova si veda HILL e MESSENT, *op. cit.*, 105 e PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., 203.

⁵³ PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., 303.

può avvalersi delle disposizioni della CMR che escludono la responsabilità o che determinano o limitano le indennità dovute.

Il presupposto è che il trasporto sia soggetto alla CMR e che si verifichino ipotesi in cui sia configurabile una responsabilità extracontrattuale, anche in concorso con la responsabilità contrattuale: in tale caso, la convenzione risolve il problema del concorso rendendo applicabili le disposizioni della CMR, indipendentemente dalla natura della responsabilità e dal tipo di azione proposta dall'avente diritto.

Analogamente, la norma di cui all'art. 28, n. 2, estende tale regime alle ipotesi in cui il creditore della prestazione faccia valere la responsabilità extracontrattuale anche nei confronti dei soggetti per i quali il vettore risponde, ovvero dei dipendenti, preposti ed ausiliari, che agiscono nell'esercizio delle proprie funzioni.

6. Il risarcimento del danno

Il danno risarcibile

In relazione alle problematiche relative al risarcimento del danno ed alla sua quantificazione, l'art. 23 della Convenzione stabilisce che quando il vettore è tenuto a pagare una indennità per perdita totale o parziale della merce, tale indennità è calcolata in base al valore della merce nel luogo e nel tempo del luogo in cui il vettore l'ha ricevuta. Tale valore viene stabilito secondo una scala gerarchica che vede *i*) il prezzo di borsa o, in mancanza, *ii*) il prezzo corrente sul mercato o, in mancanza di entrambi, *iii*) il valore ordinario delle merci della stessa natura e qualità.

In caso di avaria, la norma dispone che il danno viene calcolato in misura pari all'ammontare del deprezzamento, calcolato secondo la medesima scala gerarchica di cui ai casi di perdita totale o parziale. Si precisa, inoltre, che l'indennità non potrà comunque superare il valore della indennità dovuta in caso di perdita totale.

Per il caso di ritardo, se l'avente diritto prova che dal ritardo è derivato un pregiudizio, esso non potrà comunque eccedere il prezzo dovuto al vettore per il trasporto.

La semplice lettura della disposizione in oggetto, fa chiaramente intendere che l'unico danno risarcibile è il danno patrimoniale conseguente alla perdita totale o parziale o all'avaria della merce, escludendo quindi ogni altra categoria di danno, quale ad esempio il mancato guadagno.

Limite risarcitorio

Anche la Convenzione in esame, prevede un **limite risarcitorio**.

L'art. 23 della CMR stabilisce che l'indennità dovuta dal vettore non potrà comunque eccedere la somma di 8,33 Diritti Speciali di Prelievo (DSP) per ogni chilogrammo di peso lordo mancante. La limitazione del debito del vettore, come prevista all'art. 23, opera nei casi di perdita o avaria delle merci, mentre nel caso di ritardo nella riconsegna, il vettore sarà tenuto a risarcire una somma che non potrà eccedere il prezzo del trasporto.

Conformemente ad altre convenzioni internazionali dell'ordinamento dei trasporti, anche la CMR prevede che il mittente, possa evitare l'applicazione del suddetto limite, mediante una dichiarazione di valore, da effettuarsi ai sensi dell'art. 24, oppure una dichiarazione di interesse speciale alla riconsegna, ai sensi dell'art. 26, versando un supplemento di prezzo⁵⁴. In ogni caso, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 41 della convenzione, il limite risarcitorio non è derogabile.

Decadenza del vettore

Al settore dei trasporti sono, parimenti, comuni ipotesi di **decadenza** dal beneficio accordato al vettore di limitare il risarcimento del danno causato e la CMR non fa eccezione.

L'art. 29 prevede che il vettore non ha diritto di avvalersi delle disposizioni che escludono o limitano la sua responsabilità se il danno dipende da dolo o da colpa a lui imputabile e che, secondo la legge del giudice adito, è parificata a dolo⁵⁵.

La decadenza dal beneficio della limitazione opera anche nel caso in cui il dolo o la colpa siano imputabili ai dipendenti od in generale alle persone di cui il vettore si serve per effettuare il trasporto, qualora essi agiscano nell'esercizio delle loro funzioni.

La lettera della norma e l'inserzione del concetto di colpa parificata al dolo negli ordinamenti interni, ha riproposto le difficoltà interpretative che già si erano manifestate in occasione della interpretazione del concetto di *wilful misconduct*, presente nell'art. 25 n. 1 della Convenzione di Varsavia del 1929, in tema di trasporto aereo⁵⁶.

La CMR prevede che siano gli ordinamenti interni a stabilire quale sia il grado di colpa che deve essere parificata al dolo, idonea a provocare la decadenza del vettore dal beneficio della limitazione, si ritiene che negli ordinamenti di *civil law*, il concetto di *wilful misconduct* possa essere tradotto ed equiparato al concetto di colpa temeraria e consapevole⁵⁷.

Anche la giurisprudenza italiana si è più volta espressa sul concetto di colpa parificata al dolo, giungendo a volte a decisioni non completamente condivisibili. Oggi si può dire consolidato quell'orientamento per il quale⁵⁸, poiché in tema di responsabilità contrattuale, le conseguenze della colpa grave sono equiparate a quelle del dolo, il vettore decade dal beneficio della limitazione nei casi di inescusabile e straordinaria negligenza. Deve quindi concludersi che, nel nostro ordinamento, la nozione di colpa grave debba essere intesa come riferimento a quella macroscopica

⁵⁴ Si veda per approfondimenti ZUNARELLI, voce «Trasporto internazionale», cit., 98.

⁵⁵ Sul punto si veda SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 226 ss.

⁵⁶ Non essendo questa la sede per ripercorrere il dibattito sul punto, si veda BALLARINO e BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988; RIGUZZI, *In tema di colpa temeraria e consapevole prevista dall'art. XIII del Protocollo de l'Aja del 1955*, in *Dir. aereo*, 1974, 248; HILL e MESSENT, *op. cit.*, 153; PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., 236.

⁵⁷ Così SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 227.

⁵⁸ Cass., 16 maggio 2006, n. 11362, in *Arch. giur. circolaz.*, 2007, 698, che riprende l'orientamento già espresso dalla Suprema Corte. Si veda infatti Cass., 29 marzo 1985, n. 2204, in *Mass. Foro it.*, 1985.

trascuratezza del vettore, valutata oggettivamente, che prescinde dall'elemento psicologico che invece è presente nel concetto di derivazione anglosassone della *wilful misconduct*.

Si concorda, tuttavia, con gli Autori⁵⁹ che non hanno mancato di osservare come la CMR sia, sul punto, assai criticabile, in quanto una simile formulazione dell'art. 29, che rimanda ai singoli ordinamenti l'interpretazione dei requisiti idonei a far decadere il vettore, ha compromesso una applicazione uniforme della norma dedicata alla decadenza del beneficio del limite risarcitorio.

Prescri-
zione

In tema di **prescrizione**, l'art. 32 della convenzione prevede che le azioni derivanti da trasporti sottoposti alla convenzione si prescrivano nel termine di un anno. Tuttavia, nei casi di dolo o di colpa che, secondo la legge del giudice adito, è equiparata a dolo, la prescrizione è di tre anni.

La prescrizione decorre dal giorno della avvenuta riconsegna, in caso di perdita parziale, avaria o ritardo; dal trentesimo giorno dalla scadenza del termine previsto per la riconsegna, in caso di perdita totale o, se non era previsto un termine, dal sessantesimo giorno dal ricevimento della merce da parte del vettore ed infine, in tutti gli altri casi, dal termine di tre mesi dalla conclusione del contratto.

La particolarità dell'istituto della prescrizione, così come previsto dal legislatore uniforme, consiste nel fatto che il reclamo scritto inviato al vettore non interrompe il termine di prescrizione, bensì lo **sospende** dal momento in cui il vettore riceve il reclamo, fino a quando questi respinge il reclamo e restituisce i documenti allegati allo stesso.

Pertanto a differenza della interruzione, ove una volta interrotto, il termine decorre nuovamente dall'inizio e per l'intero periodo, nel caso della sospensione, il termine riprende a decorrere solamente per il periodo residuo.

Anche la norma di cui all'art. 32 rinvia alla legge del tribunale adito per la sospensione e l'interruzione del termine.

⁵⁹ SILINGARDI, CORRADO, MEOTTI, MORANDI, *op. cit.*, 232.