



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI UDINE

**CORSO DI DOTTORATO IN DIRITTO ED ECONOMIA DEI
SISTEMI PRODUTTIVI, DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA**

CICLO XXV

TESI DI DOTTORATO DI RICERCA

***"CMR: LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE - IL RISARCIMENTO
DEI DANNI - RECLAMI ED AZIONI"***

DOTTORANDA: Maria Elena Nurchi

RELATRICE: Ill.ma prof.ssa Alessandra Gaggia

**ANNO ACCADEMICO
2012/2013**

INDICE

<i>INTRODUZIONE</i>	Pag. 6
---------------------------	--------

CAPITOLO 1

L'AMBITO DI APPLICAZIONE DELLA CMR

1.– La CMR e il suo ambito applicativo	8
2.–Il regime dei trasporti misti o «sovrapposti»; il trasporto multimodale: esclusione	16
2.1.– Il trasporto cumulativo.....	23
3.– Inderogabilità della CMR: l'interpretazione dei giudici nazionali.....	28

CAPITOLO 2

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE INTERNAZIONALE

1.– I tratti caratteristici della responsabilità del vettore internazionale di cose su strada.....	39
2.– La responsabilità del vettore per perdita, avaria delle cose trasportate e per ritardo nella consegna (art. 17. n.1, CMR)	45
3 – Le cause di esonero della responsabilità del vettore: Cause generali (art. 17.n. 2, CMR) e rischi particolari (art. 17.n. 4 CMR).....	55

4 – Il trasporto di merci pericolose	76
5.– Responsabilità extracontrattuale del vettore e dei suoi ausiliari (art. 28 CMR).	79

INDICE

CAPITOLO 3

IL RISARCIMENTO DEL DANNO.

1.– Le regole per la determinazione del risarcimento per i danni conseguenti a perdita avaria o ritardo delle merce trasportata: il limite risarcitorio.	82
2. – Il superamento convenzionale del limite per il risarcimento da perdita, avaria o ritardo: la dichiarazione di valore delle cose trasportate e d interesse speciale alla riconsegna	90
3.– La decadenza del vettore dal beneficio della limitazione della responsabilità	94

CAPITOLO 4

RECLAMI ED AZIONI

1.– Le riserve del destinatario e la verifica in contraddittorio dello stato della merce art. 30, n. 1, 2 CMR	102
2.– La riserva per ritardo nella riconsegna art. 30, n. 3 CMR.	111
3.– La competenza giurisdizionale nella CMR (art. 31).	112

3.1 – Il principio di prevenzione art. 31, n. 2, CMR	110
3.2– Il riconoscimento delle sentenze in materia di trasporto internazionale di merci su strada (art. 31, n. 3,4 e 5 CMR).	119
4– La prescrizione delle azioni nel trasporto internazionale di merci su strada: sospensione e interruzione .(art. 32 CMR).	121
5. – L’arbitrato.	131
Conclusioni	134
Bibliografia	140

** * **

INTRODUZIONE

Per secoli, in assenza di adeguati mezzi a supporto del trasporto terrestre (stradale e ferroviario), il trasferimento di persone e merci veniva assicurato unicamente dal trasporto per acqua, poiché il mare e i grandi fiumi hanno costituito (e costituiscono) una via di comunicazione naturale, percorribile da navi adatte a contenere carichi di dimensione, peso e quantità notevoli ⁽¹⁾.

Lo sviluppo dei trasporti su strada è quindi un fenomeno piuttosto recente se confrontato con l'esperienza del trasporto marittimo, e ciò anche sotto il profilo della regolamentazione giuridica.

La crescente importanza del trasporto su strada è legata allo sviluppo industriale del XIX secolo che ha portato non solo ad un notevole aumento della produzione di beni, con conseguente aumento dei traffici commerciali, ma anche ad una innovazione tecnica dei mezzi di trasporto stradali ⁽²⁾.

L'integrazione economica di Paesi anche lontani, ma facilmente collegabili con l'impiego dei nuovi mezzi di trasporto, e la realizzazione di una fitta rete stradale, hanno quindi determinato il crescente sviluppo dei trasporti su strada e, parallelamente, della relativa normativa nazionale ed internazionale.

⁽¹⁾ V. A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano 2008, p. 1 .

⁽²⁾ V. A. PESCE, *Il trasporto internazionale di merci*, Torino 1995, p. 4.

Il diritto internazionale dei trasporti stradali è caratterizzato dalla presenza di numerosi accordi bilaterali, e dalla tendenza verso una disciplina comune comunque portata da accordi multilaterali, molti dei quali sono conclusi da organismi di varia natura.

Al fine di disciplinare uniformemente le condizioni del trasporto internazionale di merci su strada è intervenuta la Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 ⁽³⁾, conosciuta con l'acronimo CMR, in vigore anche attualmente nel suo testo originario, con l'eccezione di una modifica alla base di riferimento del limite indennitario ⁽⁴⁾.

La CMR, che sarà l'oggetto del presente lavoro, non costituisce un ordinamento giuridico completo del trasporto internazionale di merci, lo scopo della normativa è, infatti, quello di regolare unicamente i documenti del trasporto e la responsabilità del vettore internazionale.

Il presente lavoro, senza pretesa di esaustività, si soffermerà ad esaminare lo specifico aspetto della responsabilità del vettore internazionale, cercando di evidenziarne le peculiarità e le principali differenze con la nostra normativa interna.

Si cercherà infine di analizzare i principali problemi interpretativi messi in risalto da dottrina e giurisprudenza (nazionale ed internazionale), che compromettono o possono compromettere l'uniforme applicazione della CMR.

⁽³⁾ La Convenzione è stata recepita nel nostro ordinamento con la legge 6 dicembre 1960 n. 1621.

⁽⁴⁾ Protocollo firmato a Ginevra il 5 luglio 1978 ratificato in Italia dalla legge 27 aprile 1982, n. 242.

CAPITOLO 1

L'AMBITO DI APPLICAZIONE DELLA CMR

SOMMARIO : 1.– La CMR e il suo ambito applicativo. 2.– Il regime dei trasporti misti o «sovrapposti»; il trasporto multimodale: esclusione. 2.1.– Il trasporto cumulativo. 3.– Inderogabilità della CMR: l'erronea interpretazione dei giudici nazionali.

1. La CMR e il suo ambito applicativo.

Il trasporto internazionale di merci su strada è regolato dalla Convenzione firmata a Ginevra il 19 maggio 1956, intitolata «*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*», meglio nota con l'acronimo «CMR», resa esecutiva in Italia con l. 6 dicembre 1960, n. 1621⁽⁵⁾ ed entrata in vigore per gli Stati allora aderenti il 2 luglio del 1961 ⁽⁶⁾.

La CMR è attualmente ancora in vigore nel suo testo originario, con l'eccezione della modifica attinente alla base di riferimento del limite indennitario ⁽⁷⁾.

⁽⁵⁾ La CMR è accolta in Italia nel testo ufficiale in lingua francese, ma vi è un testo inglese avente uguale efficacia.

⁽⁶⁾ Austria, Francia, Italia, Jugoslavia, Paesi Bassi sono i cinque Stati aderenti originari.

⁽⁷⁾ La Convenzione è stata parzialmente emendata da un Protocollo modificativo sottoscritto sempre a Ginevra, il 5 luglio 1978, «reso esecutivo con l. 27

Il fine perseguito con la Convenzione è quello di regolare in modo uniforme le condizioni del contratto di trasporto internazionale di merci su strada, ed in particolare i documenti per questo tipo di trasporto, la responsabilità del vettore e le relative azioni ⁽⁸⁾; gli altri aspetti del contratto internazionale di merci non regolati, anche implicitamente, dalla CMR rimangono soggetti al diritto nazionale applicabile secondo le regole generali di conflitto ⁽⁹⁾.

aprile 1982, n. 242, è in vigore per l'Italia dal dicembre del 1983 e si limita a sostituire l'unità di misura del massimale di risarcimento del danno, espressa in 10/31 di grammo d'oro con finezza 900/1000 (c.d. franco germinale), coi diritti speciali di prelievo – d.s.p., nati dall'Accordo di Giamaica del 1975, con cui gli Stati membri del Fondo monetario internazionale – F.M.I. deliberano di eliminare l'oro come base del sistema monetario internazionale e di adottare, quale unico valore di riserva nei propri rapporti reciproci, un *corbeille* delle monete dei Paesi, aderenti al predetto Fondo, più importante commercio mondiale (dal 1981, USA, Inghilterra, Giappone, Francia e Germania), mediante uno specifico coefficiente di ponderazione delle rispettive unità monetarie (confluendo oggi franco francese e marco tedesco nell'euro)», così testualmente S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano 2007, p. 297, nota 65.

⁽⁸⁾ G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, Torino, 1994, p. 3.

⁽⁹⁾ In tal senso si veda A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, Padova 1984, p. 18 ss., secondo il quale: «la CMR non ha inteso, infatti, disporre in ordine ai problemi generali del diritto contrattuale, come quello, ad esempio, della formazione del prezzo del trasporto, ancorché lo stesso sia da indicarsi nella lettera di vettura (art. 6.1 lettera *i* CMR), ovvero per le perdite, avarie o ritardi che avvengono nel corso di una eventuale parte del trasporto non stradale, o, infine, per le relazioni interne fra i trasportatori estranee al reciproco regolamento delle responsabilità per danno alla merce trasportata. Tali aspetti rimangono soggetti al diritto nazionale applicabile secondo le norme generali di conflitto, non sussistendo un regolamento specifico nella stessa CMR, che peraltro unifica sistematicamente gli aspetti salienti del contratto cui gli stessi ineriscono, escludendo l'interferenza degli ordinamenti nazionali sul nucleo uniformemente regolato».

La CMR quindi 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, come previsto da alcune disposizioni della medesima ⁽¹⁰⁾.

L'obiettivo di unificare le regole del trasporto internazionale di merci può dirsi in gran parte raggiunto, peraltro grazie all'elevato numero degli Stati aderenti, la CMR è oramai legge uniforme ⁽¹¹⁾ in tutta l'Europa ad eccezione di pochi Paesi ⁽¹²⁾.

L'unificazione di dette regole è inoltre facilitata anche dall'esteso ambito di operatività della Convenzione stessa.

L'art. 1 della CMR prevede infatti che la stessa è applicabile «*ad ogni contratto per il trasporto a titolo oneroso di merci su strada per mezzo di veicoli indipendentemente dal domicilio e dalla cittadinanza delle parti, quando il luogo di ricevimento della merce e il luogo previsto per la riconsegna indicati nel contratto sono situati in due Paesi diversi, di cui almeno uno sia Parte della Convenzione*».

⁽¹⁰⁾ In tal senso vedi A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 19.

⁽¹¹⁾ È bene sin d'ora precisare che il carattere cogente e inderogabile della disciplina uniforme (CMR) è pacificamente riconosciuto da tutti gli Stati aderenti, con l'eccezione della giurisprudenza di legittimità italiana. Sul punto si tornerà in seguito, nel § dedicato alla inderogabilità della CMR.

⁽¹²⁾ Al 31 dicembre del 2011 gli Stati che hanno ratificato la CMR sono ben 42, ad eccezione dell'Albania della Turchia e di Cipro.

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.

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 ⁽¹³⁾ ed a titolo oneroso ⁽¹⁴⁾, non sono pertanto soggetti alla CMR il trasporto gratuito e quello amichevole di merci ⁽¹⁵⁾.

La conclusione del contratto può essere accertata mediante lettera di vettura, la quale tuttavia non è richiesta né ad *substantiam*, né ad *probationem* (art. 4 CMR).

⁽¹³⁾ Ai sensi dell'art. 1.1. CMR viene specificato che deve trattarsi di automobili, veicoli articolati, rimorchi e semi-rimorchi, come definiti dall'art. 4 della Convenzione internazionale sulla circolazione stradale 19 settembre 1946, norma alla quale la CMR rinvia in maniera ricettizia e casistica, così che non rileva che la predetta normativa uniforme sulla circolazione sia stata da altra sostituita (Conv. di Vienna dell'8 novembre 1968, internazionalmente in vigore dal 21 maggio 1977, ratificata dall'Italia con l. 5 luglio 1995, n. 308) e che anche quest'ultima sia stata modificata da una nuova classificazione comunitaria (Dir. 70/156/CEE) dei veicoli; si veda sull'argomento S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 377.

⁽¹⁴⁾ Il compenso non deve essere necessariamente in denaro, vedi, M. A. CLARKE, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, London 1982, p. 26.

⁽¹⁵⁾ Naturalmente la CMR non proibisce una propria applicazione volontaria da parte dei soggetti stipulanti il contratto di trasporto gratuito, od altrimenti interessati al trasporto di cortesia, cioè extracontrattuale, delle merci, in tal senso v. S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre* cit., p. 369.

L'oggetto del trasporto viene individuato nelle «merchandises», espressione corrispondente a quella di «cose» recepita dal codice civile (art. 1678) nel senso tradizionale di entità «materiali» ⁽¹⁶⁾.

L'art. 1, n. 1 CMR ha posto dei problemi interpretativi in ordine all'esigenza di differenziare fattispecie negoziali che sul piano teorico sono facilmente identificabili, ma lo stesso non può affermarsi nella concreta realtà dei casi pratici.

Il dubbio è sorto soprattutto con riferimento alle figure contrattuali del trasporto e della spedizione, la cui frequente sovrapposizione nella pratica applicativa determina una confusione dei rispettivi contenuti tipici ⁽¹⁷⁾.

I problemi interpretativi nascono dal fatto che nella CMR manca una definizione esplicita del contratto di trasporto, e pertanto gli interpreti hanno individuato altrove i criteri in base ai quali stabilire quando si è o meno davanti ad un vettore e sia di conseguenza applicabile la normativa uniforme.

Per l'individuazione della figura del vettore la dottrina prevalente fa riferimento all'assunzione dell'obbligo di trasportare, pertanto la CMR è inapplicabile nell'ipotesi in cui sia concluso un contratto di spedizione che non preveda l'assunzione dell'obbligo di eseguire la prestazione di trasporto ⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁶⁾ Cfr. G. FERRI, *Manuale di diritto commerciale*, Torino 1979, 769.

⁽¹⁷⁾ Così G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 8 ss.

⁽¹⁸⁾ Per un approfondimento sul punto si veda G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 8 ss.; nello stesso senso, seppur con riferimento

Con riferimento al secondo requisito, ovvero all'internazionalità del trasporto, si evidenzia che non assumono alcun rilievo i criteri di collegamento (domicilio e nazionalità delle parti contraenti) generalmente impiegati nel diritto internazionale privato delle obbligazioni (art. 1 CMR).

È pertanto 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 ⁽¹⁹⁾.

È quindi sufficiente, perché si possa parlare di internazionalità «oggettiva» ⁽²⁰⁾ del trasporto, che la sua esecuzione sia prevista fra località poste in due Stati diversi, l'una per la presa in consegna, l'altra

all'ordinamento francese, R. RODIÈRE, *Droit des transports*, Paris, 1977, 2; LOEWE, *Note explicative sur la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) du 19 mai 1956*, in *ETL* 1975, p. 408; J. L. FIOUX *Droit des transports terrestres. Marchandises, Déménagements*, Paris, 1987, 296 e L. BRUNAT, *Commissionnaire au transporteur?* in *B.T.*, p.. 446 ss.; J. LIBOUTON, *Convention on the contract for International carriage goods by road*, in *ETL*, 1973, p., 6-58-76; M. A. CLARKE, cit., p. 59 ss. per l'esame delle figure contrattuali affini a quelle del trasporto, rinvenibili nei diversi ordinamenti giuridici interni, in ordine ai quali si pone il problema dell'applicazione della CMR.

⁽¹⁹⁾ Si veda A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p.43 ss.

⁽²⁰⁾ La nozione di internazionalità «oggettiva» del trasporto è derivata dal diritto marittimo, che tale qualifica il trasporto quando i porti di caricazione e di scaricazione siano situati in Paesi differenti, v. F. BERLINGIERI, *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Milano 1978, 6; S. M. CARBONE- R. LUZZATTO, *I contratti del commercio internazionale*, in *Trattato Rescigno*, Torino 1984, 136.

per la riconsegna, purché almeno uno dei due abbia aderito alla CMR⁽²¹⁾.

Per concludere, si può evidenziare che 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, ad esempio in forza di una *Paramount Clause*⁽²²⁾, possibilità prevista dall'art. 6 n. 1 lett. *k*) della CMR.

Si tratta di una dichiarazione negoziale delle parti stipulanti, che richiama come parte del contratto certe regole o norme e, nella specie, per il trasporto internazionale di merci, la CMR come complesso di norme uniformi che, per effetto della volontà delle parti (quando la

⁽²¹⁾ A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit. p. 23.

⁽²²⁾ La *Paramount Clause* nasce anteriormente alle Regole dell'Aia per effetto delle pressioni esercitate dai caricatori statunitensi che avevano interesse a garantire l'applicazione in via pattizia dell'Harter Act 1893, con prevalenza rispetto alle clausole di esonero della responsabilità apposte dagli armatori inglesi ai contratti di trasporto marittimo; così L. MASALA, *Paramount Clause*, in *Diritto della Navigazione* a cura di M. DEIANA, p. 295 e ss. Sulla *Paramount Clause*, si veda anche F. BERLINGIERI, *Charter-party e Paramount Clause*, in *Dir. mar.* 1997, p. 1010 ss; S. M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milano, 1998, p. 64 ss; P. CELLE, *La Paramount Clause nell'evoluzione della normativa internazionale in tema di polizza di carico*, in *Dir mar.* 1988, p. 11 e ss; S. S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave*, Torino, 1983, p. 42 ss; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, p. 689; L. TULLIO *I contratti di charter party*, Padova 1981, p. 150 ss.; L. TULLIO, *Contratto di noleggio*, Milano 2006, p. 130 e ss., A. LEFEBVRE D'OVIDIO- G. PESCATORE- L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XI ed. Milano 2008, p. 544.

Convenzione non è automaticamente applicabile ai sensi dell'art 1 CMR), diviene in tal modo parte integrante del contratto.

Si è evidenziato in dottrina che in tal modo si realizza una forma di «dilatazione del contratto» ⁽²³⁾ «che viene utilizzato per regolare inderogabilmente il comportamento dei singoli, in un rovesciamento della funzione originaria dell'istituto contrattuale diretto, pur nell'ambito della tipicità, alla libertà di scelta del contenuto e delle regole che, invece, viene sottoposta alla imperatività che caratterizza la CMR ai sensi dell'art. 41, il quale statuisce la nullità di qualsiasi patto contrario alla Convenzione» ⁽²⁴⁾.

L'art. 1.4 CMR prevede le ipotesi di trasporti espressamente esentati dal campo di applicazione della normativa uniforme.

Sono esclusi i trasporti postali, in quanto già assoggettati a specifiche Convenzioni internazionali, ed i trasporti funebri, la cui esclusione, giustificata dalla particolare specializzazione dei vettori in correlazione alle norme sanitarie che la fattispecie impone, ha posto

⁽²³⁾ L'espressione è utilizzata da BARCELLONA, *Diritto privato e processo economico*, Napoli 1977-2, 251 ss.

⁽²⁴⁾ In tali termini si esprime A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 63, il quale sul punto, richiamando a sua volta altri Autori, ha evidenziato che «il richiamo alle norme uniformi determina quella «oggettivazione» del contratto che è tipica della relazione economica moderna, nella quale la tendenza è quella di favorire la stabilità e la continuità delle relazioni contrattuali e, quindi, del loro regolamento per quanto possibile reso uniforme. Con la conseguenza che lo strumento contrattuale, ancorché espressione della volontà ed autonomia privata, si uniformizza per adeguarsi – come è stato rilevato – alla oggettività e impersonalità del moderno sistema di relazioni economiche».

problemi interpretativi in ordine alla sua esatta delimitazione; così, ad esempio, con riferimento agli oggetti che accompagnano la bara.

Rilevanti dubbi ha suscitato poi la terza fattispecie di trasporto escluso dalla CMR; e cioè il trasporto eseguito in forza di un contratto di trasloco, per la diversa definizione della norma secondo il testo inglese (*furniture*) o francese (*déménagement*)⁽²⁵⁾.

2. Il regime dei trasporti misti o «sovrapposti»; il trasporto multimodale: esclusione.

Si è già avuto modo di evidenziare che la fattispecie contrattuale regolata dalla CMR è il contratto di trasporto stradale internazionale eseguito mediante veicoli che circolano su strada.

Tuttavia può accadere che, per ragioni di opportunità economiche o per superare alcuni tratti del percorso, il mezzo che trasporta la merce oggetto del contratto venga caricato su altro mezzo di trasporto (traghetto, aereo o treno), senza la necessità di scaricare la merce trasportata, ovvero secondo la definizione tecnica del settore, senza «rottura del carico»⁽²⁶⁾.

L'art. 2 della CMR disciplina specificatamente tale ipotesi di trasporti misti (strada-mare, strada-ferrovia oppure strada-aereo), differenziandone la disciplina a seconda che vi sia o meno «rottura del carico».

⁽²⁵⁾ Così G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p.14.

⁽²⁶⁾ A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 47.

Se infatti 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 ⁽²⁷⁾; nel caso in cui, al contrario, le cose vengano scaricate e ricaricate su mezzo diverso da quello stradale, si avrà «rottura del carico» e conseguentemente l'inapplicabilità della Convenzione dal momento in cui si è verificato il trasbordo ⁽²⁸⁾.

Tuttavia la «rottura di carico» non impedirà l'applicazione della CMR nell'ipotesi, sempre prevista dall'art. 2, in cui, ricorrendo le condizioni disciplinate dall'art. 14 ⁽²⁹⁾, essa sia autorizzata da chi ha il

⁽²⁷⁾ Il carattere di postulato essenziale per l'applicabilità della CMR che il requisito viene ad assumere nel sistema dell'art. 2, è peraltro limitato al rapporto fra le varie tratte del trasporto. Non sarà possibile scaricare la merce dall'automezzo per caricarla sulla nave. Ma all'interno del percorso stradale sarà ammissibile lo scarico delle merci da un veicolo ad un altro, fatta eccezione per il caso in cui un lungo periodo di «warehouse» sia oggettivamente incompatibile con la persistenza di un unico rapporto contrattuale. Non impedisce invece l'applicazione della CMR lo scarico delle merci «*for inspection, reconditioning or restowage*», a condizione che il viaggio prosegua con altro veicolo stradale, anche se non necessariamente quello originario. Gioverà precisare che l'eventuale rottura di carico al momento del cambio del mezzo di trasporto non impedirà l'applicazione della CMR a quelle tratte di trasporto stradale che comportino l'attraversamento di una frontiera. È il caso infatti in cui il trasporto stradale sia già di per sé dotato di autonomi caratteri di internazionalità ai sensi dell'art. 1 CMR, così G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 32 e ss.

⁽²⁸⁾ S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 382.

⁽²⁹⁾ L'art. 14 CMR prevede che «se, per motivo qualunque, l'esecuzione del contratto alle condizioni previste nella lettera di vettura è o diventa impossibile prima dell'arrivo della merce nel luogo previsto per la riconsegna, il vettore deve chiedere istruzioni alla persona cui spetta il diritto di disporre della merce conformemente all'articolo 12».

diritto di disporre della merce, ovvero sia imposta dall'esigenza di tutelare gli interessi dell'avente diritto alla riconsegna.

Si è osservato che l'art. 2 CMR è particolarmente interessante perché fornisce una prima, anche se non completa, risposta al problema della individuazione delle regole di ripartizione dei rischi del trasporto per la cui esecuzione siano utilizzati mezzi diversi ⁽³⁰⁾.

Certo è che sulla definizione della fattispecie oggetto della disciplina dettata dall'art. 2 CMR, ci sono diverse opinioni; c'è chi sostiene che la norma disciplina l'ipotesi di un trasporto multimodale, chi di un trasporto combinato, chi di un trasporto «sovrapposto» ⁽³¹⁾.

In particolare, per il trasporto multimodale si è evidenziato che tale fattispecie non è riconducibile 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 ⁽³²⁾. Secondo tale interpretazione, quindi, nell'ipotesi di trasporto multimodale ciascuna tratta del percorso verrà considerata separatamente (con

⁽³⁰⁾ Così G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 28.

⁽³¹⁾ Si tratterebbe di trasporto multimodale secondo M. A. CLARKE, cit., p. 71. In senso contrario A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 48. Si tratterebbe di trasporto combinato per D. J HILL – A. D. MESSENT, *Contracts for the international carriage of goods by road*, London, 1984, p. 14 ss., D. J HILL *Carriage of goods by Road to the Continent*, in *ETL*, 1975, 182; J. LIBOUTON, cit., 9, che utilizza invece l'espressione «*transports superposes*» utilizzata nell'art. 2 CMR.

⁽³²⁾ Così A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada* cit., p. 48.

assoggettamento della stessa alla relativa disciplina), e perciò la CMR troverà applicazione solo se una tratta stradale oltrepassa una frontiera.

Pertanto, in considerazione delle divergenti opinioni sull'interpretazione della fattispecie contrattuale regolata dall'art. 2 CMR non sarà possibile attribuire alla disposizione il significato di fonte normativa del trasporto multimodale⁽³³⁾, nel senso propriamente tecnico di quest'ultimo termine⁽³⁴⁾.

Tuttavia, si è giustamente evidenziato, non può negarsi che essa inequivocabilmente «costituisce una delle più consolidate e diffuse basi della regolamentazione di una tipica fattispecie di esecuzione del trasporto con l'impiego di diversi veicoli e secondo moduli differenziati di spedizione, riconducibile al fenomeno del «trasporto multimodale» genericamente considerato»⁽³⁵⁾.

L'art. 2, n. 1, seconda parte della CMR prevede invece che la responsabilità del vettore stradale non è disciplinata dalla Convenzione nel caso in cui si provi che la perdita, l'avaria o un ritardo nella consegna della merce, avvenuto nel corso del trasporto non stradale, non è stato causato da un atto o da un'omissione del vettore stradale e che esso

⁽³³⁾ Tale è il trasporto internazionale allorché ne è prevista l'effettuazione con almeno due diversi modi di trasporto, determinandosi una rottura del carico. In tale ipotesi ogni tratta verrà considerata individualmente, conseguentemente la Convenzione interverrà solo se una tratta stradale oltrepassa la frontiera, v. A. PESCE, cit., nota 32, p. 49.

⁽³⁴⁾ Così G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 28 e ss.

⁽³⁵⁾ Ancora G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 28 e ss.

proviene da un fatto che si poteva produrre unicamente nel corso e a causa del trasporto non stradale. In tale ipotesi, infatti, la CMR (art. 2, n. 11) stabilisce che «la responsabilità del vettore deve essere valutata nel modo secondo cui la responsabilità del vettore non stradale sarebbe stata stabilita se fosse stato concluso un contratto di trasporto fra il mittente e il vettore ⁽³⁶⁾ non stradale per il solo trasporto della merce, conformemente alle disposizioni imperative di legge concernenti il trasporto non stradale di merci» ⁽³⁷⁾.

Il regime (art. 2, seconda parte, del n. 1 della CMR) sopra definito, che prende il nome di «*reseau*»⁽³⁸⁾, è quello del c.d. «*hypothetical*

⁽³⁶⁾ In tale ipotesi è evidente che tra mittente o destinatario e vettore sottostante non si costituisce un rapporto contrattuale, sempre che difettino le condizioni per la configurabilità di un contratto di trasporto cumulativo, così S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 384.

⁽³⁷⁾ Per un approfondimento sui problemi dettati dalla normativa dettata dall'art. 2, si veda G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 46 ss.

⁽³⁸⁾ «Cinque (più precisamente che le «tre» di cui alla classica numerazione operata in letteratura) sono le condizioni cumulativamente richieste per l'applicazione del sistema «*reseau*», con conseguente assoggettamento del regime di responsabilità non già della CMR, bensì alla normativa sul trasporto non stradale. L'evento dannoso infatti deve presentare le seguenti caratteristiche: a) essersi verificato nel corso del trasporto non stradale; b) non essere causato da un atto o da un'omissione del vettore stradale; c) provenire da un fatto necessariamente prodottosi nel corso del trasporto stradale; d) nonché a causa del trasporto non stradale. Viceversa, la CMR sarà applicabile ai danni da causa ignota o dei quali non sia possibile provare l'esatta localizzazione temporale, ma ancor più spaziale; ed altresì nel caso in cui non è rigorosamente provata l'esistenza del rapporto di causalità fra perdita, avaria o ritardo e fatto esclusivamente attinente il trasporto non stradale, oltre che integralmente dipendente da colpa del vettore non stradale; a *contrariis* sarà sufficiente provare l'imputabilità dell'evento dannoso in tutto o in

contract», e cioè dell'ipotetico contratto che avrebbe dovuto essere concluso tra vettore non stradale e mittente per disciplinare la tratta di trasporto non stradale.

Tale regime è particolarmente favorevole al vettore stradale, in quanto gli consente eccepire all'avente diritto alla riconsegna le cause di esonero e i limiti risarcitori che nei suoi confronti può invocare il subvettore marittimo (oppure ferroviario, fluviale, aereo ecc).

In tal modo viene garantita una perfetta identità fra risarcimento corrisposto agli aventi diritto alla riconsegna del vettore stradale e le somme a quest'ultimo rimborsate (in via di regresso) dal responsabile del danno verificatosi nel tratto non stradale (e più in generale assicurando una corrispondenza fra il regime di responsabilità del vettore stradale con quello cui va soggetto l'esecutore della tratta non stradale)⁽³⁹⁾.

Tuttavia l'art. 2, n. 1, ultima parte della CMR statuisce che in assenza di disposizioni di carattere imperativo per quella particolare

parte ad atto od omissione del vettore stradale per determinare l'applicabilità della CMR. Va da sé che l'onere di provare la sussistenza delle condizioni di cui sopra è a carico di chi invoca la normativa sul trasporto non stradale: e ciò sul presupposto del carattere eccezionale della disciplina marittimistica, ferroviaria, aerea o di navigazione interna che si vorrebbe applicare in deroga alla CMR». Così testualmente G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 36 e ss. al quale si rinvia per la disamina dei maggiori problemi applicativi del regime «*reseau*» è quello del c.d. «*hypothetical contract*».

⁽³⁹⁾ C. ROSSELLO, *Tre questioni in tema di CMR: i presupposti di applicabilità della Convenzione in regime di trasporti misti o sovrapposti; la distribuzione dell'onere della prova relativa alla responsabilità del vettore*, in *Dir. mar.* 2002, p. 568 e ss.

tratta in cui si è verificato il danno, la responsabilità del vettore stradale resterà assoggettata alla disciplina della Convenzione.

La *ratio* di tale ultima previsione è verosimilmente data dal fatto che la CMR ha efficacia cogente (art. 41 CMR), e pertanto la previsione di cui all'art. 2, n. 1, ultima parte, ha probabilmente il fine di impedire che ai vettori stradali sia consentito di derogare agli obblighi imposti dalla CMR con il ricorso (seppure con riferimento alle tratte non stradali del percorso) a disposizioni normative derogabili, ponendo così in essere una sistematica sostituzione del sistema di regolamentazione del trasporto stradale imperativamente imposto dalla CMR con una normativa (marittimistica, aerea o ferroviaria) derogabile⁽⁴⁰⁾.

Tuttavia occorre precisare che nell'ipotesi in cui sia ignota la causa del danno patito dalle merci affidate al vettore stradale internazionale soggetto al trasporto «sovrapposto»⁽⁴¹⁾, la responsabilità dello stesso verrà regolata dalla CMR.

⁽⁴⁰⁾ C. ROSSELLO, cit., p. 568 e ss.

⁽⁴¹⁾ Vedi J. G. HELM, *Grosskommentar HGB*, Berlino-New York, 1982, p. 705 e ss.

2.1. Il trasporto cumulativo

È certamente sottoposto alla CMR, il trasporto internazionale cumulativo di merci ⁽⁴²⁾, ovvero quel trasporto che nell'esecuzione di un solo contratto viene eseguito da più vettori stradali successivi con o senza «rottura di carico» ⁽⁴³⁾, anche se ciascuno dovrà eseguire un solo tratto del percorso.

La Convenzione ha infatti disciplinato specificatamente ⁽⁴⁴⁾ tale ipotesi agli artt. 34 e ss., prevedendo che ciascun vettore successivo diviene parte del contratto alle condizioni della lettera di vettura.

⁽⁴²⁾ Tale trasporto non deve essere confuso con i trasporti successivi o cumulati, dove il mittente (o passeggero) sommano gli effetti di diversi contratti per far pervenire alla destinazione il carico (o la propria persona), così S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre* cit. p. 385, nota 260.

⁽⁴³⁾ Si tratta di un trasporto che viene eseguito da più vettori successivi senza rottura di carico per M. A. CLARKE, cit. p. 21-22; A. ASQUINI, *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Nov.mo dig. it.*, p. 589. Per S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 384 invece nel trasporto cumulativo si ha spesso trasbordo anche se può accadere che la merce rimanga nello stesso veicolo (es. semirimorchio), via esercito dai diversi vettori, così che il trasporto non può considerarsi escluso in assenza di trasbordo; anche A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit. p. 356 sostiene che si ha trasporto cumulativo con o senza «rottura del carico».

⁽⁴⁴⁾ Per S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre* cit., p. 385. La CMR «prevede solo questa modalità di trasporto, in quanto la previsione negoziale del ricorso ad uno di diverso tipo integrerebbe la fattispecie del trasporto combinato, con i relativi problemi di individuazione della normativa applicabile, salva la particolare ipotesi della contrattualmente prevista sovrapposizione del veicolo stradale su altro di diversa natura (che integra pur sempre un trasporto materiale misto), contemplata nell'art. 2 CMR».

Il vettore successivo aderisce al contratto di trasporto internazionale quando riceve la merce unitamente al secondo esemplare della lettera di vettura, rilasciandone ricevuta, datata e firmata (artt. 34 e 35 CMR).

In tal modo si determina una partecipazione a titolo originario di tutti i vettori successivi al rapporto negoziale con indivisibilità dell'obbligazione di risultato, e quindi della responsabilità, assunta dal primo vettore in sede di stipulazione del contratto.

Si è evidenziato che, in realtà, l'accettazione della merce e della lettera di vettura (art. 34 CMR) non costituisce un presupposto necessario per l'assunzione della qualifica di vettore successivo ⁽⁴⁵⁾.

Si ritiene infatti che possa esistere trasporto cumulativo ai sensi dell'art. 34 CMR, anche in assenza di lettera di vettura, nonostante tale norma non richiami espressamente l'art. 4 CMR, secondo cui «la mancanza, l'irregolarità o la perdita della lettera di vettura non pregiudicano né l'esistenza né la validità del contratto, che rimane sottoposto alla Convenzione» ⁽⁴⁶⁾.

In particolare si è osservato, a sostegno della qualifica di vettore successivo, in assenza di accettazione della merce e della lettera di

⁽⁴⁵⁾ Così S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre* cit., p. 386; A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 357; M. A. CLARKE, cit., p. 80; poiché la contraria interpretazione ridurrebbe l'efficacia delle norme uniformi, consentendo all'ultimo vettore di non essere solidalmente responsabile verso il destinatario semplicemente con l'evasione delle modalità formali previste dall'art. 35 CMR.

⁽⁴⁶⁾ Si veda A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 50; Cass. 19 dicembre 1978 n. 6102, in *Foro it.*, 1979, I, 1512; contra D. J. HILL, *Carriage of goods by Road to the Continent*, in *ETL*, 1975, 198.

vettura, che « a) né il documento di trasporto né il ricevimento della merce costituiscono criterio di collegamento con la normativa uniforme o requisito formale e reale del contratto in essa previsto; b) nell'art. 34 non sono precisati i requisiti di tale documento, per cui la loro determinazione è rimessa alla norma dell'art. 6 CMR, che non riconosce alla lettera di vettura, e nemmeno alla consegna della spedizione, alcun effetto costitutivo del contratto; c) non si vede perché l'assunzione dell'obbligazione di trasporto da parte del primo vettore sia semplicemente consensuale (art. 4 CMR), mentre per quelli successivi siano richieste ulteriori condizioni; d) il disposto dell'art. 35 CMR, per cui il vettore stradale successivo deve indicare le proprie generalità sull'esemplare della lettera di vettura che accompagna il carico, non è di sostegno all'assunto che subordina la qualifica di vettore successivo nel trasporto soggetto alla CMR, alla presa in consegna della merce accompagnata dalla lettera di vettura diretta, perché la sua mancata indicazione dei dati del vettore successivo sul duplicato della lettera di vettura è comunque priva di sanzione, talché la norma è semplicemente dispositiva»⁽⁴⁷⁾.

La responsabilità del vettore comprende ogni aspetto sia contrattuale che extracontrattuale, riguardo il trasporto «per se» e la sua esecuzione, e non soltanto gli obblighi contrattuali ⁽⁴⁸⁾.

⁽⁴⁷⁾ Così testualmente, S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 386.

⁽⁴⁸⁾ In tal senso A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, p. 356 nota 2, nella quale si ricorda che la limitazione di responsabilità del vettore è estesa dall'art. 28 CMR anche agli aspetti extracontrattuali.

I vettori sono tra loro responsabili solidalmente anche nell'ipotesi in cui uno di essi sia insolvente. L'art. 38 della CMR prevede infatti che la quota del vettore inadempiente sia ripartita tra tutti gli altri vettori, in proporzione al corrispettivo loro spettante.

Tale solidarietà tuttavia non è assoluta, in quanto l'art. 37 CMR lett. a) stabilisce che il vettore a cui è imputabile il danno risponde in via esclusiva dell'indennità.

Sono inoltre specificatamente regolati i rapporti di regresso fra i vettori (artt. 37-38 CMR), pur lasciando agli stessi la possibilità di prevedere deroghe al sistema uniforme.

Il contratto di trasporto cumulativo ex art. 34 CMR (art. 1700 c.c.) non deve essere confuso con il contratto di subtrasporto.

Nel suddetto contratto, contrariamente a ciò che avviene nel trasporto cumulativo ⁽⁴⁹⁾, non si realizza, infatti, quella situazione condebitoria che è alla base del concetto stesso di solidarietà e che si concreta nel fatto che più debitori sono obbligati per una medesima prestazione, comportando che ciascuno di essi può essere costretto all'adempimento per la totalità a favore del creditore ⁽⁵⁰⁾.

⁽⁴⁹⁾ Cass. 16 settembre 1981 n. 5133, in *Foro it.*, Rep. 1981, voce "*Trasporto (contratto di)*", n.14, la cui massima recita: «l'ipotesi di subtrasporto di cose si differenzia da quella, espressamente prevista dall'art. 1700 c.c., di esecuzione cumulativa o successiva della prestazione. La prima infatti è configurabile allorché, il vettore, con o senza il consenso del committente, incarichi altri del trasferimento delle merci dal luogo di partenza a quello di destinazione. Il contratto, di subtrasporto non è opponibile al committente non consenziente».

⁽⁵⁰⁾ Si ricorda che la solidarietà passiva nel rapporto obbligatorio è stabilita dal legislatore nell'interesse del creditore e serve a rafforzare il diritto di quest'ultimo

L'esclusione della responsabilità solidale passiva nel contratto di trasporto con subtrasporto è coerente con la ricostruzione giurisprudenziale e dottrinale ⁽⁵¹⁾ del contratto stesso che ricorre quando il vettore si obbliga, verso il mittente, ad eseguire il trasporto dal luogo di consegna delle cose al luogo di destinazione, avvalendosi dell'opera di un secondo vettore (subvettore), con il quale conclude altro contratto di trasporto, assumendo così nei suoi confronti la veste giuridica di mittente (submittente).

Nel momento della successiva stipulazione del contratto di subtrasporto per lo stesso carico, muta, dunque, l'identità del mittente ⁽⁵²⁾, con la conseguenza che il secondo vettore si obbliga per

consentendogli di ottenere l'adempimento dell'intera obbligazione da uno qualsiasi dei condebitori, ma a tal fine è necessario che unitaria ed indivisibile sia la prestazione dovuta dagli stessi.

⁽⁵¹⁾ A differenza dei contratti di trasporto con rispedizione e di quello cumulativo, considerati in modo diretto dalla legge interna, la figura del contratto di trasporto con subtrasporto non è espressamente disciplinata dal legislatore, non rilevandosi nel codice civile (né, invero, nella CMR) alcuna specifica norma al riguardo. Ciò non toglie che nella prassi dell'industria e dei trasporti tale figura contrattuale sia, di fatto, molto frequente, rappresentando una delle forme più diffuse di cooperazione tra vettori. Per tali ragioni la dottrina e la prassi giurisprudenziale hanno da tempo tratteggiato gli elementi distintivi del contratto di trasporto con subtrasporto, così G. SILINGARDI, *Il contratto di trasporto*, Milano 1997, p. 225; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano 2008, p. 140, secondo il quale «nel trasporto di merci su strada, esso rappresenta la modalità con cui gli imprenditori di trasporto e spedizioni organizzano il servizio verso la clientela, curando soprattutto la presenza capillare sul territorio e l'azione commerciale di reperimento della clientela, e demandando ad imprese minori (padroncini) l'esecuzione concreta del trasporto».

⁽⁵²⁾ Nessun rapporto giuridico diretto si instaura fra il mittente originario e il subvettore, che si ritiene agisca in qualità di ausiliario del primo vettore; sulla qualificazione del subvettore come ausiliario del primo vettore, v. M. IANNUZZI, *Del*

l'esecuzione del contratto unicamente nei confronti del submittente, e solo dinanzi a quest'ultimo egli è direttamente responsabile (⁵³).

3. L'imperatività e l'inderogabilità della CMR: L'interpretazione dei giudici nazionali.

Il carattere imperativo e inderogabile della CMR si ricava dall'art. 41 della stessa, che espressamente 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.

E ciò in quanto le clausole nulle verranno considerate come non apposte e sostituite da quelle corrispondenti alla normativa uniforme, così da aversi uguale trattamento del rapporto per quanto riguarda gli aspetti specificatamente regolati dalla Convenzione: documenti, responsabilità e azioni conseguenti (⁵⁴).

trasporto, in *Comm. cod. civ.*, diretto da SCIALOJA e BRANCA, Bologna –Roma, 1970, p. 290.

(⁵³) In tal senso S. BUSTI, cit., 114 ss., il quale precisa che il principio non muta qualora sia esercitato il diritto di contrordine, dovendo essere la volontà dell'originario mittente a segnare sempre il contenuto del contratto di subtrasporto. L'orientamento giurisprudenziale sul punto è consolidato: vedi Cass. 17 aprile 1992, 4728, in *Riv. giur. circ. e trasp.*, 1992, 676; Cass. 21 gennaio 1995 n. 698; Cass. 7 agosto 1996 n. 7274 ; Cass. 7 maggio 1999 n. 4593, in *Dir. mar.* 2001, 1377.

(⁵⁴) Poiché le disposizioni della CMR si sostituiscono alle clausole pattizie, esse sono imperative nel senso di cui all'art. 1419 c.c., in tal senso A. PESCE, cit. p.

L'inderogabilità della CMR, tuttavia, non ha carattere assoluto, in quanto l'art. 40 prevede la possibilità di derogare al regime di ripartizione delle obbligazioni risarcitorie nei rapporti tra vettori successivi.

È interessante evidenziare che la CMR, diversamente da altre Convenzioni internazionali sul trasporto, prevede l'inammissibilità di deroghe, tanto a favore quanto a sfavore dell'utente ⁽⁵⁵⁾.

Tale previsione dimostrerebbe che la Convenzione non ha come obiettivo la tutela del contraente debole, ma è in realtà preordinata alla imposizione di una disciplina uniforme diretta a sovrapporre alla volontà delle parti uno schema prestabilito di ripartizione dei rischi del trasporto fra vettore ed avente diritto alla riconsegna ⁽⁵⁶⁾.

L'imperatività della CMR, pacificamente riconosciuta dalla dottrina prevalente tanto nazionale ⁽⁵⁷⁾ quanto straniera, dalla giurisprudenza

65 nota 66. Sulla sostituzione automatica delle clausole nulle con quelle corrispondenti alla normativa uniforme si veda inoltre R. LOEWE, cit., p. 401-402; R. RODIÈRE, cit., p. 36 ss; D. J HILL- A. D. MESSENT, cit. p. 234 e ss.

⁽⁵⁵⁾ Vedi G. SILINGARDI –A. CORRADO –A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 22 e ss.

⁽⁵⁶⁾ In tal senso si veda G. SILINGARDI–A. CORRADO –A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 28 e ss.; Si ritiene inoltre che un ulteriore obiettivo sia quello di assicurare «*une protection adéquate et équilibrée tant des usagers que des transporteurs*», in questo senso v. J. PUTZEYS, *L'article 2 CMR*, in *B.T.*, 1991, 87 ss.

⁽⁵⁷⁾ A. PESCE, *La Convenzione sul trasporto terrestre di merci è diritto uniforme. Un errore della nostra Corte di Cassazione nel considerarla come diritto facoltativo*, in *Foro pad.*, 1980, I, c. 285 ss; M. GRIGOLI, *Sull'applicazione della Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 relativa al trasporto internazionale di merci su strada*, in *Giust. civ.*, 1981, I, p. 296 ss; E. FADDA, *Presupposti per l'applicazione della CMR. Finalmente la giurisprudenza cambia orientamento*, in

straniera ⁽⁵⁸⁾ nonché da quella di merito nazionale ⁽⁵⁹⁾, viene invece inspiegabilmente ed ormai sembrerebbe ineluttabilmente ⁽⁶⁰⁾ contestata dalla giurisprudenza di legittimità italiana, che ha di fatto trasformato,

Giur. It., 1982, p. 415; M. FRIGO, *La pretesa derogabilità della CMR e i caratteri del diritto uniforme*, in *Riv. dir. int. proc.*, 1983, p. 94 ss., in partic. 97; P. IVALDI, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*, Milano, 1990, p. 77 ss; L. TULLIO, cit., p. 125 e ss, S.M. CARBONE-M. MARESCA, *Trasporto (dir. intern. Priv.)*, in *Enc. Dir.*, Milano, 1992, Vol. XLIV, p. 1222 ss., in partic. p. 1226 ss; G. SILINGARDI A. CORRADO –A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 22 e ss.; L. BOGGIO, *La CMR è imperativa, ma il vettore internazionale non risponde in dir mar.* 1999, p. 833 e ss.; contra E. COSTANZO, *Il contratto di trasporto internazionale CMR*, Milano, 1984, p. 59 ss; G. COTTINO, *Il trasporto e la spedizione*, in *Tratt. dir. comm.* diretto da Galgano, Padova 1991, p. 739; F. MOTTA, *Sull'applicabilità della normativa di cui alla Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956, resa esecutiva in Italia con legge 6 dicembre 1960 n. 1621, modificata con legge 27 aprile 1982 n. 242*, in *Arch. Giur. circ.*, 2003, p. 767 ss.

⁽⁵⁸⁾ Sul carattere inderogabile della CMR: Trib., 1 inst. Charleroi, 1 ottobre 1968; Arrondissementrechtbank Rotterdam, 27 aprile 1971, Trib. Comm. Bruxelles, 12 febbraio 1977; Cass. (France), 5 giugno 1972; Corte Suprema (Ol.), 29 giugno 1990 *Nilsson & Noll Speditionaktiebolag. C. Delta Lloyd Schadeverzedering*, in *Uniform law rev.*, 1990, 463; *Supremo Tribunal da Justiça*, 17 novembre 1994, in *Uniform law rev.*, 1997, 203.

⁽⁵⁹⁾ Tra le tante si segnalano Trib. Milano 11 luglio 1983 in *Riv. circ. trasp.*, 1983, p. 930; Trib. Biella, 15 maggio 1998, in *Dir mar.* 2002, p. 568 p 762; App. Firenze 1981, in *Trasporti*, 1982, p. 177; App. Brescia 1 giugno 2001, in *Dir. mar.* 2002 p. 567; Trib. Tortona 8 maggio 2009, in *Dir. mar.* 2011, p. 1299.

⁽⁶⁰⁾ In tal senso, L. TULLIO, *La CMR convenzione di diritto uniforme*, in *Dir. trasp.*, I, 1992 p. 125 e ss., il quale afferma che «la facoltatività della CMR è divenuta un dogma. Il monstrum è ormai tanto pervicacemente consolidato che la nostra Corte di cassazione non si perita neanche più di motivarlo, limitandosi a rinviare al precedenti (ormai infaustamente numerosissimi)».

nel nostro ordinamento, la CMR da normativa uniforme di applicazione necessaria, in disciplina pattizia ⁽⁶¹⁾.

La CMR, secondo l'orientamento della Cassazione, è infatti obbligatoria ed inderogabile ai sensi dell'art. 41, soltanto se espressamente richiamata dalle parti con uno specifico richiamo nella lettera di vettura (art. 6 n. 1 lett. k) ⁽⁶²⁾ oppure in mancanza, attraverso pattuizioni tra le parti, anche orali, dimostrabili con qualunque mezzo di prova ⁽⁶³⁾.

L'argomento principale su cui la Corte fonda, da anni, la propria tesi del carattere meramente facoltativo della Convenzione è costituito dal dato testuale di cui all'art. 6, n. 1, lett. k) della CMR, il quale che impone che la lettera di vettura contenga l'indicazione che, «nonostante qualsiasi clausola in senso contrario, il trasporto è disciplinato dalla presente Convenzione».

⁽⁶¹⁾ In altre parole, la disciplina uniforme in questione, da una parte non si applicherebbe nell'ipotesi in cui le parti avessero disposto diversamente e, dall'altra, si applicherebbe soltanto se espressamente richiamata dai contraenti, in tal senso Trib. Biella, cit., con nota di L. BOGGIO, *La CMR è imperativa, ma il vettore stradale internazionale non risponde*, in *Dir. mar.* 1999 p. 833.

⁽⁶²⁾ La prima pronuncia in tal senso è Cass. 28 novembre 1975 n. 3983, e ad essa molto spesso, salvo modifiche parziali e di scarso rilievo, hanno fatto esplicito riferimento le successive pronunce, talvolta limitandosi ad un semplice rinvio. Cfr. Cass. civ., sez un. 1 marzo 1978, n. 1034; Cass. civ., 19 dicembre 1979 n. 6102; Cass. civ., 26 novembre 1980, n. 6272; Cass. civ., 19 giugno 1981, n. 1981, n. 402; Cass. civ., 29 ottobre 1981, n. 5708; Cass. civ., 10 giugno del 1982, n. 3537 Cass. civ., marzo 1983, n. 1708, 1708; Cass. civ., 24 maggio 1991 n. 5869; e tra le ultime Cass. civ., 7 febbraio 2006, n. 2529, in *Giust. civ. Mass.* 2006, 2.

⁽⁶³⁾ Cass. 19 giugno 1981, n. 4029, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1981, 1107.

Tale precisazione, sostiene la Corte, sarebbe inutile se, anche in mancanza di essa, il trasporto rimanesse comunque assoggettato alla normativa speciale.

Se così non fosse, sempre secondo l'interpretazione della Corte, infatti l'art. 7, n. 3 (ai sensi del quale «se la lettera di vettura non contiene l'indicazione prevista nell'art. 6, n. 1 lett. k, il vettore è responsabile di tutte le spese e danni subiti dall'avente diritto alla merce a causa di detta omissione») non avrebbe alcun significato, posto che, se il contratto fosse assoggettato d'imperio alla CMR, nessuna spesa e nessun danno potrebbero derivare all'avente diritto alle merci dalla mancanza dell'indicazione prevista nell'art. 6, n. 1, lett. k⁽⁶⁴⁾.

L'infelice interpretazione della Cassazione è stata oggetto di numerose e condivisibili critiche da parte della giurisprudenza di merito e della prevalente dottrina italiana⁽⁶⁵⁾.

La dottrina⁽⁶⁶⁾ ha giustamente evidenziato che l'errore interpretativo consiste nel non aver colto il significato dell'obbligatorietà

⁽⁶⁴⁾ Di opinione contraria è S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 371 e ss., il quale precisa che le spese e i danni, da rimborsare o risarcire, non sono solo quelli corrispondenti alla dispendiosità od impossibilità di dimostrare, in assenza delle indicazioni di cui si tratta, che il trasporto cade sotto l'imperio della CMR, ma più in generale ricomprendono il mancato recupero del valore della merce nella parte eccedente il massimale di responsabilità del vettore stradale internazionale, ed i costi di perizia e di causa ragionevolmente sostenuti per la valutazione del proprio danno, prima di conoscere l'inutilità di tali spese di fronte al massimale di risarcimento previsto dalla CMR.

⁽⁶⁵⁾ Vedi nota 33.

⁽⁶⁶⁾ In tal senso G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 22 e ss.

del richiamo operato nella lettera di vettura (art. 6, n. 1, lett. k) alla CMR, e nel non aver tenuto nella giusta considerazione il senso del disposto dell'art. 7, n. 3, CMR.

Se infatti il significato delle norme convenzionali fosse quello indicato dalla Cassazione, non vi sarebbe ragione per includere nella CMR una specifica disciplina della responsabilità (art. 7, n. 3) per mancato inserimento nella lettera di vettura della dicitura di cui all'art. 6 n. 1 lett. k), tale norma, seguendo il ragionamento della Corte, non si applicherebbe, difettando quel richiamo ritenuto necessario a rendere la CMR legge regolatrice del rapporto ⁽⁶⁷⁾.

Pertanto i terzi (destinatari) finirebbero col non ricevere la tutela cui mira il predetto articolo, sicché l'obbligatorietà dell'indicazione di cui all'art. 6, n. 1, lett. k), non può che ritenersi finalizzata ad altri scopi, diversi quindi dalla prova dell'accordo pattizio di assoggettamento alla Convenzione stessa ⁽⁶⁸⁾.

La clausola richiamata dall'art. 6, n.1, lett. k) della CMR, come si è già avuto modo di precisare ⁽⁶⁹⁾, altro non è, invece che una *paramount*

⁽⁶⁷⁾ M. GRIGOLI, *Sull'applicazione della Convenzione di Ginevra*, cit. p. 297; G. VALAPERTA, *La CMR è facoltativa?*, in *Trasporti*, 1976, p. 100.

⁽⁶⁸⁾ Così A. E. TRACCI, *Trasporti in regime di CMR: note sull'orientamento dei giudici di merito circa i presupposti di applicabilità della Convenzione*, in *Dir. mar.* 2011 p. 1301. Sul punto si veda anche S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 372, secondo il quale «la descritta funzione dell'obbligo, per l'autotrasportatore internazionale di merci, di indicare nella lettera l'applicabilità in concreto delle regole uniformi, rende ancor di più inverosimile l'assunto della necessità d'una manifestazione di volontà delle parti del contratto per il suo assoggettamento alla Convenzione in parola».

⁽⁶⁹⁾ Sull'argomento si rimanda al paragrafo 1.1.

clause; la clausola, cioè, mediante la quale si vuole estendere imperativamente l'applicazione della Convenzione internazionale anche a Paesi ad essa non aderenti ⁽⁷⁰⁾.

Si è inoltre osservato che se la Cassazione ritiene che l'indicazione di cui all'art. 6 della lett. k) deve intendersi come onere ineludibile delle parti al fine di applicare la Convenzione, non si vede come una mera pattuizione orale possa sostituire la clausola scritta prevista dalla CMR stessa ⁽⁷¹⁾.

La Cassazione avrebbe la pretesa di superare tale corretta osservazione ricorrendo al disposto dell'art. 4 della CMR, in base al quale «il contratto di trasporto è stabilito dalla lettera di vettura», la irregolarità o perdita «non pregiudica l'esistenza né la validità del contratto di trasporto, che rimane sottoposto alle condizioni della presente Convenzione».

Secondo la Cassazione detto articolo confermerebbe l'assoggettabilità convenzionale della disciplina uniforme; se, infatti, tutti i contratti assoggettabili alla CMR ai sensi dell'art. 1, dovessero a

⁽⁷⁰⁾ In tal senso G. SILINGARDI A. – CORRADO – A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 22 e ss. Per S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre* cit., p. 370, «la clausola in parola si riferisce a qualcosa di più, se non addirittura di diverso, rispetto ad una clausola finalizzata all'estensione pattizia della disciplina uniforme – altrimenti inapplicabile dal giudice adito in un Paese non contraente della CMR, qualora non giovi a ciò, per ipotesi, neppure il ricorso alle regole di conflitto valide in tale Stato – è reso evidente dalla circostanza che la norma in discussione si premura di precisare l'applicabilità della fonte convenzionale nonostante qualsiasi clausola negoziale in senso contrario, palesemente esclusa (quest'ultima) dalla scelta delle parti del contratto di assoggettare lo stesso proprio alla CMR».

⁽⁷¹⁾ Così Trib. Tortona 8 maggio 2009, cit.

questa necessariamente sottostare, «non avrebbe ragion d'essere la riaffermazione dell'assoggettamento di cui all'art. 4 quando venga meno la lettera di vettura»⁽⁷²⁾.

Pertanto secondo la Cassazione anche nell'ipotesi di cui all'art. 4 CMR è sempre necessario che le parti abbiano determinato e manifestato la loro comune volontà di assoggettare il trasporto alla normativa speciale contenuta nella CMR, volontà che può quindi essere espressa anche verbalmente e provata liberamente.

Si è giustamente osservato, al contrario, che il vero senso del menzionato art. 4 CMR è proprio quello di confermare che il contratto di trasporto transfrontaliero rimane soggetto alla Convenzione ⁽⁷³⁾ anche nell'ipotesi di omissione dell'indicazione di cui all'art. 6, n. 1, lett. k) – che pure è definita obbligatoria– facendo discendere da quella omissione una particolare responsabilità del vettore (art. 7, n. 3), persino nell'ipotesi in cui faccia difetto la stessa emissione della lettera di vettura ⁽⁷⁴⁾.

⁽⁷²⁾ In tal senso Cass., 23 febbraio 1998, n. 1937, *cit.*, che richiama Cass. Sez. Un., 6 luglio 1991, n. 7424, *cit.*

⁽⁷³⁾ Si veda M. GRIGOLI, *cit.*, p. 296 ss; M. MARESCA, *Ambito di applicazione della Convenzione di Ginevra sul trasporto id merci su strada del 1956 e ruolo della volontà delle parti*, in *Dir. mar.* 1981, p. 366 ss ; G. VALAPERTA, *cit.*, p. 103; S.M. CARBONE, *Il diritto uniforme in tema di trasporti*, *cit.*, p. 386; B. FIORE, *CMR: la giurisprudenza di merito ne conferma l'applicabilità anche in assenza di espresso richiamo nella lettera di vettura*, in *Dir. trasp.* 2002, p. 578 ss; V. ARDITO, *Trasporto internazionale e derogabile della Convenzione di Ginevra*, in *Contratti*, 2006, p. 364 ss.

⁽⁷⁴⁾ Si veda Corte d'Appello di Brescia 1 giugno 2001, con nota di ROSSELLO, *cit.*, p. 568 e ss.

Se pertanto la redazione della lettera di vettura non è obbligatoria e la CMR va applicata anche in caso di omessa compilazione della stessa, deve escludersi che il richiamo esplicito ex art. 6, n. 1, lettera k) alla disciplina uniforme debba ritenersi necessario, posto che il documento scritto potrebbe in ipotesi non essere mai redatto.

Pertanto il banale errore di configurazione giuridica della clausola di cui all'art. 6, n. 1, lett. k) è il presupposto di tutte le erronee conseguenze ricavate dalla Cassazione nell'individuazione del campo di applicazione della CMR.

Si deve ritenere in linea con il prevalente orientamento dottrinale e giurisprudenziale ⁽⁷⁵⁾ che l'unico presupposto per l'applicabilità del regime convenzionale è rappresentato dalla internazionalità del trasporto (art. 1 CMR), e cioè dal fatto che il luogo di partenza e quello di destinazione delle merci si trovino in due Stati diversi, almeno uno dei quali aderente la Convenzione, a nulla rilevando la manifestazione di volontà delle parti.

A conferma del carattere cogente della CMR si richiama anche la normativa uniforme in tema di trasporti marittimi documentati da polizza di carico, e conseguentemente dalla Convenzione (sempre delle nazioni Unite) sul trasporto di merce per mare, firmata ad Amburgo il 30 marzo 1978 (c.d. «Regole di Amburgo») che contiene una norma analoga a quella di cui all'art. 6, n. 1, lett. k) L' art. 23 (*Contractual stipulations*) delle Regole di Amburgo espressamente prevede la nullità di ogni patto

⁽⁷⁵⁾ Cfr. note 33, 34 e 35.

contrario che, direttamente od indirettamente, costituisca deroga alle norme della convenzione medesima (con analogo sanzione per colui che non inserisca nel documento di trasporto la menzione “*statement*” che detto trasporto è soggetto a tale specifico regime uniforme).

Si spera pertanto che la Cassazione trovi il coraggio di modificare l’ingiustificata interpretazione della disciplina uniforme del trasporto internazionale di merci su strada, anche alla luce delle sempre più numerose interpretazioni dottrinali e giurisprudenziali sul punto.

Si è giustamente osservato che l’erronea interpretazione della Cassazione potrebbe essere superata con l’intervento del legislatore nazionale, che mediante una «leggina integrativa della legge di esecuzione della CMR, può fornire l’interpretazione autentica delle condizioni di applicabilità della Convenzione, adeguandosi a quella uniformemente adottata dalla giurisprudenza di tutti gli Stati aderenti»⁽⁷⁶⁾.

È interessante sottolineare, infine, che il problema del carattere cogente o meno della CMR potrebbe essere risolto anche mediante il ricorso all’art. 47 della stessa.

L’art. 47 CMR prevede infatti che «se fra due o più Parti contraenti sorge una divergenza sull’interpretazione o l’applicazione della presente Convenzione, che le Parti non abbiano potuto regolare mediante negoziati o in altro modo, la stessa può, a richiesta d’una delle Parti

⁽⁷⁶⁾ Così L. TULLIO, cit., p. 125 e ss.

contraenti interessate, essere portata avanti la Corte internazionale di giustizia ⁽⁷⁷⁾ per essere risolta».

Attualmente non risulta che gli Stati abbiano mai utilizzato questa possibilità, vanificando in tal modo la possibilità di una fonte unificatrice dell'interpretazione, con la conseguenza che l'applicazione la CMR, porta, purtroppo come avviene per il «caso» italiano, a risultati divergenti a seconda della giurisprudenza nazionale ⁽⁷⁸⁾.

⁽⁷⁷⁾ Si veda STORACE, *La competenza della Corte di Giustizia in materia contenziosa*, Napoli 1970, 88 e ss.

⁽⁷⁸⁾ In tal senso A. PESCE, cit., p. 69, il quale ulteriormente precisa «il fenomeno non è nuovo ed è certamente negativo per l'unificazione del diritto che non è mero aspetto formale, ma è intesa a risolvere nello stesso modo le fattispecie considerate, anche se le controversie sono sottoposte a giurisdizioni nazionali diverse, onde non creare, attraverso le interpretazioni divergenti, se non un nuovo conflitto di leggi almeno una parte di quella insicurezza del diritto cui le norme uniformi volevano ovviare».

CAPITOLO 2

LA RESPONSABILITÀ DEL VETTORE INTERNAZIONALE

SOMMARIO: 1.– I tratti caratteristici della responsabilità del vettore internazionale di cose su strada. 2.– La responsabilità del vettore per perdita o avaria delle cose trasportate e per ritardo nella consegna (art. 17. n.1, CMR). 3 – Le cause di esonero della responsabilità del vettore: cause generali (art. 17.n. 2, CMR) e rischi particolari (art. 17, n. 4, CMR). 4– Il trasporto di merci pericolose. 5.– Responsabilità extracontrattuale del vettore e dei suoi ausiliari (art. 28 CMR).

1. I tratti caratteristici della disciplina della responsabilità del vettore internazionale di cose su strada.

La responsabilità del vettore per il trasporto internazionale di cose su strada è regolata dagli articoli 3, 17-29 della CMR, che disciplinano due distinte ipotesi di responsabilità: la responsabilità per inadempimento dell'obbligazione di custodia (per perdita o avaria delle cose trasportate) e la responsabilità per inadempimento conseguente a

ritardo nell'esecuzione del trasporto, che costituisce lo scopo finale del contratto.

La prima delle due tipologie di responsabilità è espressione del principio plurimillenario e tradizionale del *receptum* previsto dal diritto romano per i *nautae, caupones et stabularii*, che ancora oggi governa la responsabilità del vettore per i danni al carico ⁽⁷⁹⁾.

La disciplina introdotta dalla CMR sembra tuttavia attenuare il rigoroso regime di responsabilità del vettore, proprio con riferimento al tradizionale principio del *receptum* ⁽⁸⁰⁾.

Infatti, dopo aver enunciato la regola per cui il vettore risponde della perdita (totale o parziale) o dell'avaria prodottasi tra il momento del ricevimento della merce e quello della riconsegna (l'art. 17, n. 1

⁽⁷⁹⁾ Per un'attenta indagine sulla responsabilità *ex recepto* in diritto romano cfr. VAN OVEN, *Actio de recepto et actio locati*, in *Riv. dir. nav.*, 1956, I, p. 3; per la storia della evoluzione legislativa in materia, dai codici unitari fino all'entrata in vigore del codice di commercio del 1882, M. SESTA, *La responsabilità del vettore terrestre. Profili legislativi e dottrinali: 1865-1882*, in *Dir. mar.*, 1978, p. 41. 100 Secondo L. BARASSI, *La teoria generale delle obbligazioni*, III, 1948, p. 362: il fondamento di tale responsabilità risiede nel *receptum*, cioè nella ricezione della cosa da parte del vettore. Nel diritto romano la responsabilità *ex recepto* colpiva con severità il *nauta*, il *caupo* e lo *stabularius* che rispondevano della cosa ricevuta fino al limite della *vis maior*. Una responsabilità rigorosa che implicava una diligenza particolare, più intensa, limitatamente definita « custodia tecnica ».

⁽⁸⁰⁾ In realtà, l'attenuazione del rigoroso regime del *receptum* che caratterizza la CMR si riscontra anche nella legislazione speciale sul trasporto marittimo e ferroviario, che hanno probabilmente ispirato il legislatore della Convenzione in commento; in tal senso G. FERRI, *Manuale di diritto commerciale*, 8^a ed., Torino, 1991, p. 837; M. RIGUZZI, *Aspetti della responsabilità del vettore nel trasporto stradale di merci*, in *Riv. giur. circ.*, 1978, p. 604 ss; G. ALPA, *La responsabilità del vettore nel trasporto di cose su strada: problemi attuali e profili di una riforma*, in *Giur. it.*, 1981, I, 1, p. 1737 ss.

CMR), e la regola che pone a suo carico l'onere della prova liberatoria (art. 18, n. 1 CMR), la Convenzione individua «situazioni» (art. 17, n. 4 CMR), meglio note come rischi particolari ⁽⁸¹⁾, al ricorrere delle quali la responsabilità del vettore internazionale si presume esclusa.

La Convenzione prevede così un duplice regime probatorio: quello ordinario, che segue i principi comuni del diritto dei trasporti, per i quali il vettore è gravato dalla prova specifica della causa del danno, e quello relativo a particolari tipologie o modalità di trasporto, per il quale la prova della causa del danno può essere fornita a livello di mera probabilità ⁽⁸²⁾.

Ne consegue che il vettore, presuntivamente responsabile, secondo il regime ordinario (art. 17, n. 1 CMR), è liberato se dimostra (la prova è a suo carico, art. 18, n. 1 CMR), che il danno deriva da uno degli eventi indicati dall'art. 17, n. 2, CMR (colpa dell'avente diritto, ordine di questi non dipendente da colpa del vettore, vizio proprio della merce, circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare).

In questi termini il sistema ordinario, delineato dagli artt. 17, n. 2 e 18, n. 1 della CMR, configura un regime di responsabilità oggettiva *ex*

⁽⁸¹⁾ La cui origine è da ricollegarsi ai cosiddetti «pericoli eccettuati» di diritto marittimo; A. PESCE *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 191. Sull'evoluzione storica dei «pericoli eccettuati» di diritto marittimo, da clausola di esonero a norma di inversione dell'onere della prova, si veda RIGHETTI, *La responsabilità del vettore marittimo nel sistema dei pericoli eccettuati*, Padova 1960, 7 ss., cfr. nota 9; A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada* cit, p. 191

⁽⁸²⁾ Vedi A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., p. 251 e ss.

recepto, del tutto analogo a quello delineato per il trasporto nazionale dall'art. 1693 c.c.

Mentre per particolari tipi o modalità di trasporto, se il danno deriva da uno dei rischi particolari di cui all'art. 17, n. 4 CMR (impiego espressamente previsto di veicoli aperti e senza tendone; mancanza o stato difettoso dell'imballaggio, merci soggette per loro natura a cali o avarie ecc.), il vettore potrà liberarsi dimostrando la probabile derivazione del danno da uno dei suddetti rischi particolari.

Si è affermato che, in tal modo, la CMR ha introdotto un sistema di «irresponsabilità presunta»⁽⁸³⁾.

In tale ipotesi, trattandosi di una presunzione legale semplice (*iuris tantum*) di fortuito per i danni che derivano alla merce in particolari condizioni di rischio, 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⁽⁸⁴⁾.

⁽⁸³⁾ Espressione utilizzata da M. RIGUZZI, *Aspetti della responsabilità del vettore nel trasporto stradale di merci*, in *Riv. giur. circ. e trasp.*, 1978, p. 616 ss., per descrivere il regime dei rischi particolari, il quale inoltre evidenzia che tale regime si sostanzia in un onere probatorio attenuato a favore del vettore. Si è evidenziato inoltre che se si attribuisce al sistema dei pericoli eccettuati il significato di pratica eliminazione (e non già solo di attenuazione) dell'onere probatorio a carico del vettore, essi, di fatto, trasformano presunzioni di irresponsabilità *iuris tantum* in vere e proprie forme di presunzioni assolute di irresponsabilità.

⁽⁸⁴⁾ A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., p. 251 e ss.

Se si confronta il sistema delle cause particolari di esonero della responsabilità del vettore, e del conseguente regime probatorio introdotto dalla CMR, con la normativa interna sul trasporto nazionale su strada (art. 1693 ss. c.c.), appare immediatamente evidente l'eccezionalità della disciplina introdotta dalla Convenzione.

Infatti, se in termini generali possiamo dire che le cause di esonero della responsabilità del vettore individuate dalla CMR all'art. 17, n. 2 sono riconducibili a concetti fondamentalmente non dissimili da quelli codificati all'art. 1693 c.c. (caso fortuito o forza maggiore, fatto del mittente e del destinatario, natura o vizio delle cose trasportate, evento comunque non imputabile al vettore), manca nella disciplina nazionale una norma equivalente all'art. 17, n. 4 CMR che preveda delle presunzioni *iuris tantum* di irresponsabilità per i rischi connessi alla natura o a particolari modalità di esecuzione del trasporto.

Il vettore nazionale, pertanto, 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 ⁽⁸⁵⁾.

(85) Contra G. COTTINO, *L'impossibilità sopravvenuta della prestazione e la responsabilità del debitore. Problemi generali*, Milano, 1955, p. 211 ss., il quale afferma che: «il debitore si libererebbe dalla responsabilità di diritto comune ex art. 1218 c.c., non già dimostrando la sua non colpa, bensì provando positivamente il fatto non imputabile da cui è derivata l'impossibilità della prestazione».

Ne consegue che 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 ⁽⁸⁶⁾.

Pertanto, in analogia con quanto previsto dal diritto uniforme in tema di trasporto ferroviario o marittimo di cose ⁽⁸⁷⁾, il carattere innovativo e l'originalità del sistema normativo introdotto dalla

⁽⁸⁶⁾ In tal senso anche M. RIGUZZI *I lineamenti del regime di responsabilità del vettore: differenze tra il sistema del codice e quello delineato dalla Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 (CMR) con particolare riferimento al sistema dei cc. dd. «pericoli eccezionali»* in *Trasporti e turismo* a cura di A. ANTONINI – M. RIGUZZI, Torino, 2008 p. 101 ss., il quale afferma che «Una comparazione tra i diversi contenuti di cui all'art. 1693 c.c. e quelli di cui all'art. 1218 c.c., e dunque una comparazione tra i differenti regimi della responsabilità del vettore, mostra in modo inequivoco come la responsabilità come la responsabilità per custodia delle merci trasportate riflessa nell'art. 1693, sia improntata ad un maggior rigore».

⁽⁸⁷⁾ Si veda per il trasporto ferroviario internazionale l'art. 27, n. 3 della Convenzione di Berna 25 febbraio 1961 (CIM), e per il trasporto marittimo internazionale di cose l'art. 4, n. 2, lett. da (a) a (q) della Convenzione di Bruxelles del 25 agosto 1924 (Unificazione di alcune norme in materia di polizza di carico). In relazione ai «pericoli eccezionali» di cui alla convenzione di Bruxelles, v. F. BERLINGIERI, *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Milano, 1978, p. 72; S. M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, già diretto da CICU e MESSINEO, XXXVI, Milano 1988, p. 196 ss.; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, vol. II, parte 2, Milano, 1990, p. 737 ss.

Convenzione in ordine al regime giuridico della responsabilità del vettore, rispetto alla normativa interna, può essere effettivamente rappresentato dal sistema delle cause particolari di esonero in presenza delle quali, come abbiamo visto, l'onere della prova liberatoria posta a carico del vettore riceve una sensibile attenuazione rispetto ai principi che presiedono alla rigorosa disciplina della responsabilità *ex recepto* ⁽⁸⁸⁾.

2. *La responsabilità del vettore per perdita o avaria delle cose trasportate e per ritardo nella riconsegna (art. 17, n.1 CMR).*

L'art 17.1 della CMR prevede che «*il vettore è responsabile della perdita totale o parziale o dell'avaria prodottasi tra il momento del ricevimento della merce e quello della riconsegna, come pure del ritardo nella riconsegna*».

Nella Convenzione, quindi, il trattamento della responsabilità del vettore è uguale per la perdita e l'avaria della merce, nonché per il ritardo, pur dovendosi evidenziare che rispetto a quest'ultimo non trovano applicazione i rischi particolari (art. 17, n. 4 CMR), come previsto invece per i primi due eventi di danno ⁽⁸⁹⁾.

⁽⁸⁸⁾ Vedi G. SILINGARDI A. CORRADO –A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 121 e ss..

⁽⁸⁹⁾ In tal senso si veda A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 201.

Il codice civile invece, contrariamente da quanto statuito dalla CMR, differenzia la responsabilità del vettore per l'inadempimento dell'obbligazione di custodia (perdita totale o parziale del carico o avaria) da quella per la mancata esecuzione totale o parziale del trasporto e per il ritardo nella riconsegna.

Nell'ambito del nostro ordinamento, infatti, la responsabilità del vettore per inadempimento dell'obbligazione tipica di custodire le cose affidategli per il trasporto è disciplinata dall'art. 1693 c.c. La responsabilità per la mancata esecuzione totale o parziale del trasporto e per il ritardo nella riconsegna è invece regolata dai principi generali sulla responsabilità del debitore per inadempimento delle obbligazioni, sia in ordine ai criteri di ripartizione dell'onere probatorio (1218 c.c.), che a quelli di liquidazione del danno (art. 1223 ss. c.c.)⁽⁹⁰⁾.

La responsabilità del vettore internazionale di cose su strada sorge pertanto da tre eventi: la perdita, l'avaria e il ritardo.

Per perdita si intende la mancata riconsegna al destinatario delle merci affidate per il trasporto (perdita totale), o la riconsegna di un

⁽⁹⁰⁾ Vedi V. BUONOCORE, *Il trasporto di cose*, in *Riv. intern. sc. econ. e comm.*, 1957, I, p. 252 ss. Analoga è anche la disciplina della responsabilità del vettore per la mancata esecuzione delle prestazioni accessorie. Per un approfondimento si veda M. RIGUZZI *I lineamenti del regime di responsabilità del vettore: differenze tra il sistema del codice e quello delineato dalla Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 (CMR) con particolare riferimento al sistema dei cc. dd. «pericoli eccezionali»* in *Trasporti e turismo*, cit. p. 101. Si veda anche F. MORANDI, *La limitazione dell'obbligazione risarcitoria del vettore stradale di cose per ritardo nel sistema del diritto uniforme*, in *Trasporti*, 1995, p. 53 ss.

quantitativo, un peso, numero o volume inferiore a quello ricevuto in consegna dal mittente (perdita parziale) ⁽⁹¹⁾.

La perdita può derivare da molteplici eventi ⁽⁹²⁾, riconducibili non solo all'evento naturalistico di distruzione del bene (come evaporazione, combustione o incendio), ma anche all'interesse che il destinatario ha di conseguire il possesso e la disponibilità delle cose trasportate ⁽⁹³⁾. Si pensi, ad esempio, al caso in cui la merce, seppur riconsegnata, non presenti più le caratteristiche originarie, e non possa quindi essere utilizzata per lo scopo a cui era destinata.

Ai sensi dell'art. 20, n. 1, CMR, nel concetto di perdita viene ricompreso anche il ritardo indefinito nella riconsegna.

La merce infatti può essere considerata perduta quando non sia stata riconsegnata entro trenta giorni dalla scadenza del termine di resa convenuto o, nel caso in cui non sia stato stabilito un termine, entro sessanta giorni dal ricevimento della merce da parte del vettore (art. 20, n.1, CMR).

L'equiparazione del ritardo alla perdita totale, tuttavia, non si verifica automaticamente come conseguenza del suddetto ritardo. È necessario infatti che l'avente diritto eserciti la facoltà di considerare, a

⁽⁹¹⁾ Sul concetto di perdita totale o parziale di merci, si veda M. RIGUZZI, *I contratti speciali. Il contratto di trasporto stradale*, in *Trattato di diritto privato*, diretto da BESSONE, vol. XIV, Torino, 2000, p. 155; A. ASQUINI, *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Noviss. Dig. it.*, vol. XIX, p. 593.

⁽⁹²⁾ Ad esempio furto, smarrimento, riconsegna ad un destinatario diverso da quello indicato dal mittente o sostituzione di una cosa con un'altra.

⁽⁹³⁾ Si veda M. IANNUZZI, *Del trasporto*, in *Comm. c.c. Scialoja-Branca*, 2° ed. Bologna-Roma, 1970, artt. 1678-1702.

seguito di tale ritardo, la merce come perduta richiedendone la relativa indennità.

L'art. 20, n. 2 CMR, prevede inoltre che l'avente diritto, nel ricevere il pagamento dell'indennità per la merce perduta, possa domandare, per iscritto, di essere avvisato dal vettore nel caso in cui la merce venisse ritrovata entro l'anno successivo al pagamento dell'indennità stessa.

In tal caso, entro trenta giorni dalla comunicazione del ritrovamento, l'avente diritto può esigere che la merce gli venga riconsegnata, restituendo l'indennità ricevuta, con riserva di ogni diritto all'indennità per ritardo nella riconsegna (art. 20, n. 3 CMR).

L'avente diritto potrebbe comunque disinteressarsi della merce ritrovata (ad esempio, nel caso in cui il valore della stessa sia notevolmente diminuito) che, in tal modo, rimarrebbe a disposizione del vettore, che ne può disporre conformemente alla legge del luogo in cui si trova la merce.

La presunzione di perdita totale conseguente al ritardo di cui all'art. 20, n. 1, CMR, trattandosi di una presunzione *iuris tantum*, può essere contestata dal vettore, che può fornire quindi la prova che la merce esiste, che è stata riconsegnata, che è stata scaricata per conto dell'avente diritto o venduta nei casi previsti dall'art. 16, n. 3 CMR ⁽⁹⁴⁾.

Si è evidenziato che l'equivalenza del ritardo nella riconsegna alla perdita totale delle cose trasportate possa essere evitata con l'offerta

⁽⁹⁴⁾ Si veda A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 197 ss.

della riconsegna della merce da parte del vettore, prima del pagamento dell'indennità risarcitoria di cui all'art. 20, n. 2 CMR ⁽⁹⁵⁾.

E ciò in quanto il fine ultimo del contratto di trasporto è comunque quello della riconsegna delle merci al destinatario, e pertanto si deve consentire al vettore di poter adempiere alla propria obbligazione se ancora possibile.

Nel concetto di avaria ⁽⁹⁶⁾ viene invece ricompresa qualsiasi alterazione delle qualità interne o esterne delle cose trasportate, tale da provocarne una diminuzione di utilità o valore ⁽⁹⁷⁾. Occorre precisare che

⁽⁹⁵⁾ Sul punto A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 199, per il quale: «Prima del pagamento dell'indennità, l'equivalenza presunta può essere esclusa dall'offerta di riconsegna della merce da parte del vettore, offerta che elimina il diritto all'indennità per perdita totale e fa sorgere quella per ritardo, limitata all'ammontare del prezzo del trasporto oltre gli interessi (art. 23.5 e 6 e art. 27 CMR). Non sembra, infatti, che nel sistema delle norme uniformi l'esercizio della facoltà dell'avente diritto di considerare la merce perduta dopo l'inutile decorso del termine di resa faccia decadere il vettore dal potere-dovere di riconsegna della merce che è lo scopo fondamentale del contratto di trasporto».

⁽⁹⁶⁾ A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., nota 22, p. 196 e ss., ha giustamente precisato che il concetto di avaria del trasporto terrestre non è riconducibile al significato del termine stesso (*average, Havarie*) del trasporto marittimo, ove è invece sinonimo di avaria comune, ovverossia del danno che viene ripartito tra tutti gli aventi diritto alla merce per il salvataggio della nave. L'Autore evidenzia inoltre che il testo inglese della CMR non utilizza il termine «avarìa» ma quello di «*damage*», danno.

⁽⁹⁷⁾ A. ASQUINI, *Trasporto di cose (contratto di)*, cit., p. 593. In tal senso anche A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada* cit., p. 197, il quale afferma che «in via generale il termine avaria corrisponde al danneggiamento della merce con conseguente riduzione del valore economico del bene che è pertanto ancora utilizzabile o comunque, mercantile». L'avarìa è da intendersi come un danneggiamento del bene, con conseguente perdita di valore dello stesso anche per

se l'avaria è di tale entità da togliere alle cose trasportate ogni valore si ricadrà nella diversa ipotesi di perdita totale delle merci ⁽⁹⁸⁾.

L'avaria può essere apparente o non apparente, tale distinzione è infatti individuata dall'art. 30, n. 1 CMR.

Se l'avaria è apparente, le riserve devono essere comunicate al vettore al momento della riconsegna, mentre per l'avaria non apparente le riserve devono essere comunicate per iscritto entro sette giorni dalla riconsegna.

Il vettore è infine responsabile del ritardo nella riconsegna delle merci, al cui trasferimento si è obbligato.

Si ha ritardo quando la merce non è stata riconsegnata entro il termine convenuto, ovvero, se nessun termine è stato fissato, quando la durata effettiva del trasporto abbia superato il tempo che in genere si accorda ad un vettore diligente ⁽⁹⁹⁾, tenuto conto delle circostanze in cui il trasporto stesso si è svolto (art. 19 CMR). E nell'ipotesi in cui si sia

M. A. CLARKE, *International Carriage*, cit., p. 87. In tal senso anche G. SILINGARDI-A. CORRADO-A. MEOTTI-F. MORANDI, cit., p. 128.

⁽⁹⁸⁾ V. G. SILINGARDI-A. CORRADO-A. MEOTTI-F. MORANDI, cit., p. 129 e ss., il quale osserva che in tal caso «il creditore del trasporto avrà diritto di essere risarcito dal vettore, pur nei limiti quantitativi previsti dal testo uniforme come se le cose fossero andate totalmente perdute».

⁽⁹⁹⁾ V. L. MENGONI, *Obbligazioni di risultato e obbligazioni di mezzi*, in *Riv. dir. comm.*, 1954, I, p. 381. Sul punto si veda anche A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada* p. 249, nota 159, il quale precisa che: «il modello della CMR, con riferimento al vettore diligente, è stato assunto dal diritto marittimo. Si veda in proposito l'art. 5.2 delle Regole di Amburgo, che ha ricevuto accoglienza, peraltro scettica sulla sua opportunità».

proceduto al trasferimento del carico parziale, si terrà conto del tempo occorrente per formare un carico completo in condizioni normali ⁽¹⁰⁰⁾.

Non è tuttavia oggetto di risarcimento il semplice ritardo nella riconsegna.

In ipotesi di ritardo, infatti, l'avente diritto, per ottenere l'indennità relativa, dovrà comunicare per iscritto al vettore le proprie riserve entro ventuno giorni dal momento in cui le merci sono state messe a sua disposizione e deve dimostrare di aver subito un danno ⁽¹⁰¹⁾ a causa della ritardata riconsegna (art. 30, n. 4 e 23, n. 5 CMR).

Tale indennità è del tutto indipendente, pertanto può aggiungersi a quella derivante da eventuali avarie causate dal protrarsi del trasporto rispetto al termine di resa pattuito o stabilito per legge.

Si tratta infatti di indennità completamente diverse (ritardo, avaria e perdita) e di conseguenza differentemente regolate (art. 30, n. 3 CMR per ritardo e n. 1 e 2 per le perdite od avarie) anche sotto il profilo del reclamo, come si avrà modo di precisare in seguito.

⁽¹⁰⁰⁾ Le condizioni normali saranno oggetto di prova delle parti interessate e di valutazione da parte del giudice adito, in relazione al comportamento di altri vettori nel medesimo luogo, sia alla frequenza dei trasporti a collettame (o groupage) per le destinazioni considerate. In ordine all'interpretazione del vettore diligente si veda G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 132 e ss., anche per i riferimenti dottrinali e giurisprudenziali sull'argomento.

⁽¹⁰¹⁾ Si è evidenziato che dovrà in ogni caso trattarsi di un danno direttamente causato dal ritardo della consegna alla sfera patrimoniale dell'avente diritto quale, ad esempio, la caduta del prezzo sul mercato della merce ricevente, così A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 253.

In ipotesi di ritardo, il vettore dovrà risarcire il danno nella misura provata dall'avente diritto; l'indennità tuttavia non potrà superare il prezzo del trasporto (art. 23, n. 5 CMR).

Si ritiene che il suddetto limite risarcitorio trovi la sua giustificazione nel fatto che il ritardo nella riconsegna non è ricollegabile all'istituto del *receptum* e allo scopo proprio del contratto di trasporto, essendo una sanzione che riguarda il costo e la retribuzione della prestazione del vettore e non il rischio economico per il mittente o l'avente diritto.

Non avrebbe pertanto senso aggravare le conseguenze della responsabilità da ritardo a carico del vettore il quale sarebbe costretto a provvedere alla copertura di tale rischio, con ulteriore aumento del costo del trasporto internazionale che la Convenzione ha inteso evitare⁽¹⁰²⁾.

Il ritardo è ricondotto fra le ipotesi di inadempimento contrattuale⁽¹⁰³⁾ del vettore, che potrà liberarsi dalla relativa responsabilità solo

⁽¹⁰²⁾ «E' comunque consentito al mittente interessato di provvedere, caso per caso, alla copertura del rischio economico, qualora gli interessati al carico ritengano insufficiente la normale indennità, ovverossia il risarcimento del pregiudizio nel limite massimo del prezzo di trasporto», così A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 253, ad esempio, mediante una dichiarazione di speciale interesse alla riconsegna. Sulla possibilità di coprire i danni indiretti si veda J. G. HELM, *Grosskommentar HGB*, cit., p. 492.

⁽¹⁰³⁾ Per approfondimenti si veda M. GIORGIANNI, voce: *Inadempimento*. *Diritto privato*, in *Enc. Dir.*, XX, Milano, 1970, p. 861 e 867; ID., *L'inadempimento. Corso di diritto civile*, III ed., Milano, 1975, p. 87; C. M. BIANCA, *Dell'inadempimento delle obbligazioni, art. 1218-1229*, in *Commentario del codice civile*, a cura di A. SCIALOJA E G. BRANCA, *Libro IV, Delle obbligazioni*, Bologna-Roma, 1979, p. 23 e 185; P. RESCIGNO, *Manuale del diritto privato italiano*, Napoli, 1994, p. 661.

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 (¹⁰⁴).

Non è pertanto applicabile all'ipotesi del ritardo (come si è già avuto modo di precisare) il regime dei rischi particolari che si riferiscono unicamente alla perdita e all'avaria, responsabilità, queste ultime, espressione del principio plurimillenario e tradizionale del *receptum*.

Il ritardo nella riconsegna del carico deve essere contenuto entro limiti alquanto ristretti (trenta giorni dalla scadenza del termine di resa convenuto o sessanta giorni dal ricevimento della merce da parte del vettore, qualora non sia stato fissato alcun termine), trascorsi i quali all'avente diritto, come visto sopra, viene riconosciuta la facoltà di considerare la merce come perduta (equiparazione quindi del ritardo alla perdita totale) e di essere pertanto soddisfatto mediante il pagamento dell'indennità prevista per l'ipotesi della perdita.

In conclusione, si evidenzia che il tenore letterale della disposizione dell'art. 17, n. 1 della CMR sembra escludere che la responsabilità del vettore per inadempimento dell'obbligo di eseguire il trasporto sia regolata dalla disciplina uniforme.

Si è pertanto affermato che, stante l'assenza nell'ambito della Convenzione di un espresso richiamo all'ipotesi di inadempimento dell'obbligo di trasportare, tale responsabilità dovrà essere valutata

⁽¹⁰⁴⁾ In tal senso si veda E. COSTANZO, *Il contratto di trasporto internazionale nella CMR*, Milano, 1971, p. 24.

secondo la legge regolatrice delle obbligazioni che derivano dal contratto; tale legge sarà individuata secondo le norme di diritto internazionale privato ⁽¹⁰⁵⁾.

Si è tuttavia sostenuto che la responsabilità conseguente al mancato trasporto, seppur espressamente non regolamentata nella Convenzione, non è una fattispecie del tutto estranea alla disciplina uniforme. E ciò in quanto tale ipotesi di responsabilità deve considerarsi comunque assorbita dall'inadempimento del vettore per perdita od avaria delle merci trasportate ⁽¹⁰⁶⁾.

L'assoggettabilità o meno alla disciplina della CMR della responsabilità per inadempimento dell'obbligo di eseguire il trasporto, non è certo priva di rilievo. E ciò in quanto numerosi ordinamenti interni non prevedono una limitazione dell'obbligazione risarcitoria del vettore per il caso di mancata esecuzione del trasporto, con la conseguenza che il vettore inadempiente sarà tenuto a risarcire integralmente il pregiudizio subito dall'avente diritto.

⁽¹⁰⁵⁾ In tal senso A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 188; G. SILINGARDI- M. RIGUZZI- E. GRAGNOLI, cit., p. 86; J. PUTZEYS, *Le contrat de transport*, cit., p. 215 ss.; J. LIBOUTON, cit., p. 76; M. A. CLARKE, *International Carriage*, cit., p. 293.

⁽¹⁰⁶⁾ Così. SILINGARDI –A. CORRADO –A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 136 e ss.

3. Le cause di esonero della responsabilità del vettore: Cause generali e rischi particolari (art. 17.n. 2, 4 CMR).

Si è già avuto modo di evidenziare che la responsabilità del vettore internazionale di cose su strada si basa su un regime probatorio differenziato a seconda delle cause di esonero che potrebbero trovare applicazione nel caso concreto.

Nell'ipotesi in cui il vettore possa avvalersi di una delle cause di esonero di carattere generale previste dall'art. 17, n. 2 CMR, l'avente diritto dovrà dimostrare unicamente: a) la conclusione del contratto di trasporto; b) l'oggetto del trasporto (quantità, qualità e stato delle cose consegnate al vettore); c) di aver subito un danno per effetto della perdita, dell'avaria o del ritardo nella riconsegna delle merci affidate al vettore ⁽¹⁰⁷⁾.

Il vettore presuntivamente responsabile (art. 17, n. 1 CMR) invece è liberato dalla responsabilità per perdita, avaria e ritardo se dà la prova positiva (art. 18, n. 1 CMR) del nesso di causalità diretta fra il danno ed uno degli eventi indicati dall'art. 17, n. 2 della CMR.

Nel caso in cui il vettore invece possa servirsi di una delle cause di esonero (meglio note come rischi particolari) della responsabilità previste dall'art. 17, n. 4 CMR, si realizza una inversione dell'onere probatorio a favore del vettore.

⁽¹⁰⁷⁾ G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 146.

Il vettore, infatti, una volta raggiunta la prova della circostanza costituente il rischio particolare, non è tenuto a provare il collegamento causale della perdita o dell'avaria con detto rischio. Spetterà pertanto all'avente diritto provare che il danno non è stato causato, totalmente o parzialmente, dalla causa di esonero invocata dal vettore (art. 18, n. 2 CMR). In tal modo, l'onere probatorio viene ripartito tra il vettore e l'avente diritto al carico.

I.- Le cause generali

Le cause di esonero di carattere generale sono, ai sensi dell'art. 17, n. 2 CMR:

a) La colpa dell'avente diritto.

Il primo evento esonerativo della responsabilità del vettore è riconducibile a qualunque fatto, attivo od omissivo, dell'avente diritto che abbia determinato in qualunque fase del trasporto (inizio, esecuzione e conclusione) la perdita o l'avaria delle merci trasportate o il ritardo nella riconsegna.

Problemi interpretativi si sono posti con riferimento all'espressione «avente diritto», ci si è domandati infatti se con tale espressione si intendesse riferirsi unicamente a colui che ha diritto alla riconsegna della merce se la stessa o ricomprendesse anche altri soggetti ⁽¹⁰⁸⁾.

⁽¹⁰⁸⁾ A. E. DONALD, *The CMR*, cit. p. 19.

La dottrina più autorevole ⁽¹⁰⁹⁾ ha concluso che l'espressione «avente diritto» debba ricomprendere ogni parte contrattuale che sia, o sia stata, «avente diritto» alla riconsegna. Per «avente diritto» devono pertanto intendersi sia il mittente che il destinatario, nonché i loro dipendenti o mandatari.

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 ⁽¹¹⁰⁾.

Se il vettore fornisce la prova positiva che il danno deriva da un comportamento dell'avente diritto, quest'ultimo non potrà pretendere di essere risarcito per la perdita, l'avaria o il ritardo che ha causato o contribuito a causare.

⁽¹⁰⁹⁾ Vedi, M. A. CLARKE, *International Carriage*, cit., p. 101; R. LOEWE, *Note explicative*, cit., p. 458; NICKEL-LANZ, *La Convention*, cit. p. 98. Sull'argomento si veda in particolare A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 206 e ss. L'Autore sottolinea che «per la qualificazione del contenuto della espressione avente diritto deve farsi riferimento all'art. 14 della CMR che, al secondo comma, precisa che la persona che ha diritto di disporre della merce è da determinarsi secondo l'art. 12 CMR. Quest'ultima norma identifica una serie di aventi diritto nella dinamica del trasporto, cosicché l'espressione in questione, ove non accompagnata da predicati come nel caso qui considerato, si riferisce a tutta la casistica di cui alla norma ultima citata, comprendente sia il mittente che il destinatario originario che i destinatari successivi indicati dal titolare del diritto di disposizione».

⁽¹¹⁰⁾ Per riferimenti giurisprudenziali sul punto, si rinvia a G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 148 e ss.

Al contrario, nel caso in cui dal comportamento (attivo od omissivo) del mittente o del destinatario (dei loro dipendenti o mandatari) derivi un danno al vettore, quest'ultimo potrà esperire azione di risarcimento nei confronti di tali soggetti.

In particolare si è affermata la responsabilità del mittente nel trasporto internazionale per il difettoso imballaggio delle merci, oppure per non aver egli indicato l'esatta temperatura alla quale far viaggiare le cose (artt. 10 e 11.2 CMR).

Occorre precisare che se il difetto di imballaggio è apparente, il vettore deve comunicare le riserve ⁽¹¹¹⁾ al mittente, altrimenti si realizza un concorso di responsabilità con quest'ultimo, per il danno eventualmente causato alle merci.

Il vettore è inoltre responsabile se non utilizza per il trasporto un veicolo idoneo ad evitare il danno alla merce pur difettosamente imballata o caricata dal mittente ⁽¹¹²⁾, ed anche nel caso in cui non si preoccupi di avvisare espressamente lo stesso che il trasporto deve intendersi fatto ad esclusivo rischio del mittente per l'eccessiva temperatura a cui intende far viaggiare le merci, fino a rifiutare di iniziare il viaggio ⁽¹¹³⁾.

⁽¹¹¹⁾ App. Douai, 2 chambre, sect. 1, 20 gennaio 2005, in *Rev. dr. unif.*, 2005, p. 923 e App. Paris., 5 chambre, sect. A, 5 luglio, *ibidem*.

⁽¹¹²⁾ In tal senso, App. Paris, ch., 12 luglio 1978, in *Rev. dr. unif.*, 1980, I, p. 283.

⁽¹¹³⁾ In tal senso S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 916, che richiama sul punto quanto affermato dalla Corte Suprema di Danimarca 16 ottobre 1986, in *Rev. dr. unif.*, 1987, II, 734 e App. Besançon 28 maggio 2002, in *Bull. transp. long.*, 2002.

b) *Ordine dell'avente diritto non dipendente da colpa del vettore.*

La seconda causa di esonero, di carattere generale, della responsabilità del vettore internazionale consiste in un ordine dell'avente diritto che provochi la perdita, l'avaria della merce o il ritardo nel loro arrivo.

Per poter beneficiare della causa di esonero è necessario che il vettore non abbia determinato con il proprio comportamento il fatto dell'avente diritto.

In ogni caso il vettore, per andare esente da responsabilità, dovrà dimostrare che l'ordine impartito, ad esempio, con la lettera di vettura dal mittente, sia la causa diretta dell'evento dannoso verificatosi.

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 ⁽¹¹⁴⁾.

⁽¹¹⁴⁾ In tal senso App. Paris, 5 ch. 25 novembre 1977, in *Rev. dr. unif.*, 1979, II, p. 233; contra Cass. (France), 8 ottobre 1979. Per una più ampia casistica sulla causa di esonero in esame si veda G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 150 e ss.

c) *Vizio proprio della merce.*

Per vizio proprio della merce, secondo una definizione comunemente prospettata dalla prevalente dottrina e normalmente accolta dalla giurisprudenza ⁽¹¹⁵⁾, si intende una tara che espone una cosa d'una data categoria a deteriorarsi nel corso del trasporto.

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 ⁽¹¹⁷⁾; e, per le merci refrigerate, l'insufficiente refrigerazione anteriore alla presa in carico.

⁽¹¹⁵⁾ In tal senso G. SILINGARDI –A. CORRADO –A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 151, nota 109. Per S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 918, il vizio proprio della merce «consiste in una imperfezione concreta d'una cosa determinata all'interno d'una categoria di oggetti integri e normalmente trasportabili» ⁽¹¹⁵⁾. Per DONALD, *The CMR*, cit., p. 20, si tratta di un vizio intrinseco, inerente alla natura essenziale della merce; J. G. HELM, *Grosskommentar*, cit., p. 476, ritiene che in tal senso le merci siano affette da mancanza di qualità essenziale. Contra P. DURAND, *Les transports internationaux (ferroviaires et mixtes)*, Parigi 1963, p. 209, che si riferisce ad una incapacità della merce a sopportare senza danni i rischi normali del trasporto.

⁽¹¹⁶⁾ Trib. Gand 30 giugno 1967, in *ELT* 1968, p. 412.

⁽¹¹⁷⁾ App. Paris, 28 ottobre 1969, citata da G. SILINGARDI –A. CORRADO –A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 152.

Il vettore dovrà in ogni caso fornire la prova ⁽¹¹⁸⁾ che la perdita, l'avaria o il ritardo nella riconsegna derivino dal vizio proprio della merce.

Si evidenzia che la causa di esonero in commento opera come circostanza di liberazione del vettore internazionale se il vizio proprio della merce non sia apparente al momento della consegna al vettore delle cose trasportate.

E ciò in quanto, se si tratta di un vizio conoscibile ed ovviabile, il vettore sarà comunque responsabile, poiché la possibilità di ovviarvi impegna la diligenza professionale dello stesso, che deve essere continua e costante, oltre che qualificata dalle necessità derivanti dalla funzione e scopo del trasporto ⁽¹¹⁹⁾.

Pertanto, se il vizio è apparente all'atto della presa in consegna della merce da parte del vettore, la causa di esonero è efficace soltanto se il vettore abbia sollevato tempestivamente le riserve e queste non siano state accettate dal mittente (art. 8, n. 2 CMR).

⁽¹¹⁸⁾ M. A. CLARKE, *International Carriage*, cit., p. 106 e ss., afferma che il vettore non deve provare la precisa natura del vizio, ma è sufficiente che la perdita o l'avaria sia causata da una certa propensione della merce che tenda al danneggiamento od alla distruzione della merce stessa. L'Autore cita il caso di mele trovate all'arrivo intermente danneggiate dopo un normale viaggio in contenitori correttamente refrigerati. A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada* cit., p. 210, giustamente osserva che questo caso sembra piuttosto rientrare nell'ipotesi delle conseguenze legate alla natura delle merci.

⁽¹¹⁹⁾ A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 210. In tal senso anche G. SILINGARDI –A. CORRADO –A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 153.

La causa di esonero in commento mette in rilievo un'ulteriore differenza tra la disciplina uniforme e la normativa interna del trasporto stradale di cose.

Si osserva infatti che, mentre l'art. 1693 c.c. ricomprende tra le cause di esonero della responsabilità del vettore per la perdita o l'avaria delle merci la «natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio», la disciplina uniforme tratta, tra le cause di esonero di carattere generale (art. 17, n. 2 CMR), unicamente il vizio proprio della merce, disciplinando distintamente e tra i rischi particolari (art. 17, n. 4 CMR, lett. d) l'ipotesi in cui il danno sia derivato dalla natura delle cose trasportate ⁽¹²⁰⁾.

d) *Circostanze che il vettore non poteva evitare ed alle cui conseguenze non poteva ovviare.*

L'ultima causa di esonero di carattere generale è quella relativa alle circostanze che il vettore non poteva evitare ed alle cui circostanze non poteva ovviare.

Si ritiene che la formulazione della fattispecie esonerativa in commento sia riconducibile alla nozione tradizionale della forza maggiore ⁽¹²¹⁾, peraltro senza alcun riferimento all'imprevedibilità

⁽¹²⁰⁾ In tal senso anche G. SILINGARDI –A. CORRADO –A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 153.

⁽¹²¹⁾ Secondo la definizione di A. ASQUINI, *Del trasporto*, cit., p. 319, il «caso fortuito (o forza maggiore) è qualunque evento estraneo alle persone e ai mezzi impiegati dal vettore, determinato dalla natura (terremoti, nevicate straordinarie, inondazioni, gelo improvviso, ecc.) o dai pubblici poteri (guerre, requisizioni,

dell'evento (¹²²), tanto da indurre una parte della dottrina (¹²³) a concludere per l'ininfluenza di tale fattore nella determinazione della responsabilità del vettore per perdita, avaria o ritardo nella riconsegna. Tale opinione, tuttavia, non è del tutto condivisa.

Si è affermato, infatti, che la prevedibilità o meno dell'evento può senz'altro avere rilievo nel giudizio sull'evitabilità d'un evento dannoso e delle sue conseguenze, e quindi sulla sussistenza della forza maggiore (¹²⁴).

E ciò in quanto la prevedibilità dell'evento, intesa come valutazione di certi fattori di rischio del trasporto, seppur in relazione alle esigenze dell'impresa (¹²⁵), è un aspetto strettamente connesso alla diligenza che può essere pretesa da un vettore professionale.

sequestri penali, ecc.) o dal fatto del terzo (scommesse, rapine, incendi, furti, ecc.), che rendano impossibile al vettore riconsegnare il carico nelle condizioni in cui l'ha ricevuto». Il concetto di caso fortuito si ricollega al concetto della mancanza di colpa; esso, infatti, consiste in un avvenimento imprevisto ed imprevedibile che si inserisce nell'azione del soggetto, del vettore nel nostro caso, e che non può farsi risalire allo stesso nemmeno a titolo di colpa.

(¹²²) S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 919; R. RODIERE, *Droit des transports*, cit., p. 613.

(¹²³) G. SILINGARDI–A. CORRADO–A. MEOTTI–F. MORANDI, cit., p. 154.

(¹²⁴) S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 920.

(¹²⁵) Si veda S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 920, il quale ulteriormente precisa che: «Nel determinare la misura dell'organizzazione che può essere pretesa dal vettore non si può andare oltre il criterio della ragionevolezza economica dello sforo imprenditoriale nel prevedere e prevenire i possibili accadimenti dannosi nello svolgimento della prestazione di trasporto contrattualmente dovuta».

A ciò si aggiunga che anche la giurisprudenza ⁽¹²⁶⁾, nel valutare la sussistenza della causa di esonero in commento, tende a dare particolare rilievo alla componente della imprevedibilità, nonostante la normativa uniforme, come visto sopra, non preveda tale requisito.

Autorevole dottrina ⁽¹²⁷⁾ ha inoltre evidenziato che la formula utilizzata nella disciplina uniforme introduce un concetto più articolato di quello della forza maggiore o del caso fortuito, da cui si distanzia per il fatto che il vettore deve dimostrare, nell'ambito della diligenza professionale, che le conseguenze negative dell'evento non potevano essere superate, in tutto o in parte, se si segue il testo francese, o non potevano essere prevenute, se si segue il testo inglese ⁽¹²⁸⁾.

Nell'interpretazione del testo inglese, sembrerebbe che al vettore venga richiesto di valutare preventivamente i diversi rischi del trasporto e di disporre rispetto agli stessi ogni possibile misura preventiva. Solo in questo modo, infatti, il vettore potrebbe dimostrare, per beneficiare della

⁽¹²⁶⁾ Il criterio della imprevedibilità e la corrispondente terminologia «imprévisible» vengono impiegati nella decisione pronunciata da Cass. (France), 31 marzo 1987: in ordine al fatto che il furto delle cose trasportate non fosse appunto imprevedibile; per la «prévision» di uno sciopero tale da non consentire l'esonero della responsabilità, App. Paris, 21 gennaio 1988; per la prevedibilità del congelamento delle cose trasportate di inverno, App. Montpellier, 28 febbraio 1985, e Cass. (France), 13 gennaio 1987: per la prevedibilità di una possibile rapina ai danni del conducente del veicolo e conseguentemente della sottrazione della merce, App. Poitiers, 4 novembre 1987, e Cass. (France), 14 maggio 1991. Vedi G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 154, nota 119.

⁽¹²⁷⁾ Così A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit. p. 206.

⁽¹²⁸⁾ Nel testo inglese anziché il termine «ovviare» (*obivier*) è usato il verbo «to prevent» (prevenire).

causa di esonero, che le conseguenze negative dell'evento non potevano essere in alcun modo prevenute.

Nell'interpretazione del testo francese, invece, non è il rischio la causa determinante della responsabilità, ma il non essere in condizioni di porre, a posteriori, rimedio all'accaduto, ad esempio, nel caso della rapina, di recuperare il carico (¹²⁹).

La differenza tra le due espressioni, ovviare o prevenire, può pertanto avere delle conseguenze giuridiche di una certa rilevanza a seconda del testo utilizzato nel caso concreto.

Ad ogni modo, rientrano pacificamente nella casistica della causa esonerativa di cui trattasi, anche se la tipizzazione dei casi è tutt'altro che esaustiva ed agevole (¹³⁰): l'incidente stradale verificatosi senza colpa

(¹²⁹) Così A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 213.

(¹³⁰) Sul punto A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 215, il quale afferma che: «la tipizzazione dei casi è certamente non solo difficile, ma insufficiente, dato che l'indagine sul comportamento del vettore è indagine di fatto, sia sulla prevedibilità od ovviabilità delle conseguenze dell'evento dannoso. Nello stesso modo è scarsamente utilizzabile la casistica negativa dell'esonero da responsabilità considerato che lo stesso consegue a valutazioni del caso singolo spesso complesse e basate su aspetti di prova insufficiente». Sull'argomento si veda G. SILINGARDI–A. CORRADO –A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 154, anche per i numerosi riferimenti giurisprudenziali relativi ad altre fattispecie che potrebbero rientrare nella causa di esonero in commento: le operazioni doganali; difficoltà intervenute nel corso di un trasporto roll of/roll on; difficoltà conseguenti alla particolare situazione politica di un Paese straniero che impedisca il regolare svolgimento del trasporto; divieto di circolazione all'estero in giorni determinati su itinerari prestabiliti e per sciopero del personale doganale o dei marittimi.

dell'autista ⁽¹³¹⁾; e l'incendio doloso, se il vettore aveva assunto ogni possibile precauzione ⁽¹³²⁾.

Nella individuazione delle fattispecie che possono rientrare nella causa di esonero in commento, particolare interesse rivestono inoltre le fattispecie del furto e della rapina del veicolo impiegato e delle cose trasportate nel corso del viaggio.

Si ritiene, in generale, che il furto non sia idoneo ad integrare una fattispecie di forza maggiore ⁽¹³³⁾, mentre la rapina, con le dovute

⁽¹³¹⁾ OLG Monaco di Baviera 16 gennaio 1974, in *ETL*, 1964, p. 615; BGH 28 febbraio 1975, in *ETL*, 1975, p. 516.

⁽¹³²⁾ Trib. Bruxelles 12 dicembre 1977, in *Bull Transp.*, 1978, p. 39. Non è, invece, causa di esonero l'incendio colposo da parte di terzi allorquando il vettore non provi di aver preso ogni possibile precauzione contro tale possibilità (Alkmaar, 5 giugno 1967, in *ETL* 1967, p. 1013).

⁽¹³³⁾ Si è tuttavia sostenuto che anche il furto delle cose trasportate possa costituire una causa di esonero del vettore dalla responsabilità, configurando un caso di forza maggiore, qualora si dimostri che il conducente del veicolo si sia trovato nella necessità di abbandonare il veicolo e nella impossibilità di sistemare il mezzo lasciandolo in custodia o sotto sorveglianza; App. Aix-en-Provence, 11 marzo 1969, Trib. Comm. Tongres, 22 maggio 1992. G. SILINGARDI A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 159, precisano che: «si tratta di una enunciazione formale di principio, peraltro di rarissima applicazione giurisprudenziale». Sull'argomento, con riferimento alla normativa interna, si veda anche M. RIGUZZI, *Aspetti della responsabilità del vettore nel trasporto stradale di merci*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1978, p. 604 ss; M. GRIGOLI, *Furto di merce trasportata su strada ed evoluzione normativa della responsabilità del vettore*, nota critica a Cass., 8 giugno 1979 n. 3268, in *Giust. civ.* 1980, I, p. 1981 ss.; G. SCALFI, *Considerazioni sulla responsabilità del vettore nel trasporto terrestre per la perdita a causa di furto delle cose trasportate*, in *Resp. civ. prev.* 1975, p. 471; S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 927, il quale afferma che «il furto imprevedibile ed inevitabile secondo parametri della ragionevolezza ed eventuale professionalità del vettore rientra nel caso fortuito».

eccezioni, potrebbe rientrare tra le circostanze che il vettore non poteva evitare, ed essere ricondotta pertanto alla causa esonerativa in commento.

È ormai del tutto superato, infatti, l'indirizzo che riconduceva senz'altro la rapina al fortuito.

Come affermato più volte anche dalla Corte di Cassazione (¹³⁴), non ogni rapina interrompe il nesso causale tra la condotta del vettore e il danno, occorrendo altresì che l'evento sia imprevedibile e che il vettore provi di avere adottato, tra le varie possibili modalità di trasporto, quelle più idonee a garantire la puntuale esecuzione del contratto.

In altre parole, l'idoneità della rapina ad escludere sotto il profilo del caso fortuito o della forza maggiore la responsabilità del vettore non è assoluta, ma deve essere accertata in concreto, con riferimento alla condotta tenuta anche prima della consumazione del reato dal vettore o dai suoi dipendenti, e dovendo accertarsi *ex ante*, secondo criteri di prevedibilità ed evitabilità, se siano state adottate tutte le precauzioni imposte dal dovere di diligenza specifico di cui all'art. 1176 c.c.

Non si richiede al vettore di mettere a rischio la propria incolumità personale per evitare la rapina o per tentare di riprendere le cose sottratte ma semplicemente di evitare una situazione di concreto e considerevole rischio di subire l'evento (¹³⁵). Pertanto, non potrà essere ricondotta all'ipotesi del fortuito o della forza maggiore, e quindi integrare la causa

(¹³⁴) Si veda Cass. sez., III n. 14397/1999; Cass. sez., III n. 4326/2001; Trib., di Ivrea 6 aprile 2006, in *Dir. mar.*, 2006, p. 1399, che richiama le predette sentenze per decidere un trasporto regolato dalla CMR.

(¹³⁵) Si veda S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 922,.

di esonero in commento, ad esempio, la rapina subita in località nelle quali tali eventi sono abituali e pertanto prevedibili (¹³⁶).

In conclusione, una volta che l'avente diritto abbia fornito la prova di aver stipulato un valido contratto di trasporto, e che, nel corso del trasporto abbia subito un danno a seguito della perdita, avaria o del ritardo nella riconsegna delle merci, il vettore sarà ritenuto responsabile, a meno che egli non fornisca la prova che il danno è dovuto ad una delle cause di esonero di carattere generale di cui all'art. 17, n. 2 CMR.

II. - Rischi particolari

Le cause di esonero o rischi particolari sono, ai sensi dell'art. 17, n. 4 CMR:

a) *L'impiego di veicoli aperti e senza tendone, quando tale impiego è stato previsto espressamente e menzionato nella lettera di vettura.*

L'utilizzo di un veicolo scoperto per il trasporto della merce è la prima ipotesi di rischio particolare disciplinato dalla Convenzione.

Si ritiene che la causa di esonero in commento trovi applicazione solo se l'impiego dei veicoli aperti e senza tendone sia stato

(¹³⁶) In tal senso App. Poitiers 7 febbraio 1983, in *Rev. dr. unif.* 1984, II, p. 409; Oberster Gerichtshof 29 giugno 1983, *ivi*, 1986, I, p. 602; Corte suprema di Finlandia, 18 maggio 1984, *ivi*, 1986, I, p. 634; Trib. supremo, civil Spagna, 20 dicembre 1985, *ivi*, 1986, I, p. 630; Cass. Francia, ch. comm., 18 marzo 1986; *ivi*, 1986, I, p. 639; Cass. Francia, 14 maggio 1991; in *Eur. transp. law*, 1992, p. 124; App. Mons 14 maggio 2002 in *Eur. tr. Law*, 2004, p. 100; Cass. Francia, ch. comm. 15 ottobre 2002, in *Rev. dr. unif.*, 2004, p. 213; Hof van Beroep te Antwerpen, 4 kamer, 6 giugno 2005, in *Eur. transp. law*, 2006, p. 272.

espressamente previsto dalle parti contraenti e sia stato effettivamente (di norma, ma non di necessità) menzionato nella lettera di vettura ⁽¹³⁷⁾.

Tale interpretazione non è del tutto condivisa. Autorevole dottrina ⁽¹³⁸⁾ ha precisato, infatti, che l'indicazione nella lettera di vettura fa fede delle condizioni del contratto fino a prova contraria.

Pertanto il vettore potrà dimostrare, anche in assenza di indicazione nella lettera di vettura, di aver ricevuto dal mittente l'ordine di eseguire il trasporto con veicolo aperto e senza tendone.

In ogni caso, il vettore non potrà servirsi della causa esonerativa in commento se la perdita consista in un ammanco rilevante nelle cose trasportate o nella perdita di colli, condizioni queste ultime che, ai sensi dell'art. 18, n. 3 CMR, escludono la presunzione di esenzione della responsabilità del vettore ⁽¹³⁹⁾.

In tali ipotesi troverà quindi applicazione il regime generale delle cause di esonero previsto dall'art. 17, n. 2 CMR ⁽¹⁴⁰⁾.

b) 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.

⁽¹³⁷⁾ In tal senso Trib. Comm. Bruxelles, 4 febbraio 1972, nonché App. Rennes, 18 gennaio 1989.

⁽¹³⁸⁾ Così A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 220.

⁽¹³⁹⁾ Vedi J. D. HELM, *Grosskommentar*, cit., p. 478.

⁽¹⁴⁰⁾ In tal senso G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 170.

La mancanza o il difetto dell'imballaggio delle cose soggette per loro natura a cali od avarie, varranno come ipotesi esonerative particolari solo se tali insufficienze e difetti non siano apparenti, oppure altrimenti, se il vettore formuli le adeguate riserve in proposito ⁽¹⁴¹⁾.

Per espresso disposto dell'art. 8, n. 1 CMR, infatti, «*all'atto del ricevimento della merce, il vettore deve verificare l'esattezza della lettera di vettura riguardante il numero dei colli, (nonché) lo stato apparente della merce e del suo imballaggio*».

Il vettore, prima di dare esecuzione al trasporto, ha pertanto l'onere di effettuare la verifica della merce ed è tenuto ad opporre le riserve ove si trovi di fronte ad un imballaggio palesemente difettoso (art. 10 CMR).

Nell'ipotesi di un imballaggio improprio, cioè non adeguato in relazione alle caratteristiche della merce trasportata, la riserva non è considerata indispensabile, in quanto la mancanza e l'improprietà determinano una presunzione di esonero della responsabilità del vettore ⁽¹⁴²⁾. La fonte di rischio particolare è, infatti, la colpa del mittente per non aver utilizzato un imballaggio appropriato per la merce affidata al vettore.

L'obbligo di diligenza impone comunque al vettore di limitare il danno, nell'ambito dei provvedimenti attuabili senza danno proprio o ad altra merce trasportata (art. 12, n. 5 CMR); in caso contrario, verificatosi l'evento dannoso, la relativa responsabilità sarà proporzionalmente

⁽¹⁴¹⁾ S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 935.

⁽¹⁴²⁾ A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 223.

ripartita tra mittente e vettore in ragione del rispettivo inadempimento⁽¹⁴³⁾.

Se la merce trasportata sia soggetta per sua natura a cali o avarie, l'onere della prova sarà a carico del vettore sulla base delle conoscenze generali ovvero, a posteriori, delle caratteristiche della stessa per la perdita o il danno⁽¹⁴⁴⁾.

c) 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.

L'art. 17, n. 4, lett. c), prevede come terza causa di esonero l'ipotesi in cui il danno sia la probabile conseguenza del trattamento, caricamento, stivamento o scaricamento della merce, eseguiti dal mittente o dal destinatario o dalle persone da loro incaricate.

Si è tuttavia affermato che il vettore è sempre tenuto ad un comportamento diligente⁽¹⁴⁵⁾ e pertanto ha l'obbligo di impedire che il comportamento altrui possa determinare conseguenze negative per la merce trasportata⁽¹⁴⁶⁾.

⁽¹⁴³⁾ Vedi G. SILINGARDI –A. CORRADO –A. MEOTTI –F. MORANDI, cit., p. 173,

⁽¹⁴⁴⁾ Così testualmente, A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 220.

⁽¹⁴⁵⁾ La diligenza professionale, come limite all'esonero di responsabilità del vettore, è qualificata come «la massima possibile secondo le circostanze»; vedi. HÜGEL, *Drei OGH-Entscheidungen zur Frachtführerhaltung*, in *Juristische Blätter*, 1984, p. 58.

⁽¹⁴⁶⁾ C. App. Liegi 6 maggio 1970, in *ETL* 1970, p. 716 ss., che ha qualificato come colpa grave l'atteggiamento passivo del vettore che dà corso al trasporto pur

In sostanza si richiede al vettore di vigilare in ordine alla corretta esecuzione delle attività relative al trattamento, alla caricazione, allo stivaggio ed alla scaricazione della merce trasportata, non solo nella fase della presa in consegna della merce, ma anche in corso di viaggio ⁽¹⁴⁷⁾.

In tal senso sembra effettivamente difficile affermare che, ove la caricazione non venga effettuata dal vettore, la sua irresponsabilità sia presunta anche qualora il danno sia causato da errori grossolani e facilmente controllabili di stivaggio ovvero, in carenza di questi, da mancato fissaggio del carico ⁽¹⁴⁸⁾.

rendendosi conto della difettosità delle operazioni effettuate dal mittente; Cass. France, 3 maggio 1976, con riferimento a quest'ultima pronuncia G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 176 affermano che «interpreta in maniera estremamente rigorosa la portata precettiva dell'art. 17, n. 4, lett. c) , CMR, in relazione al disposto , n, 1 lett. b), della Convenzione, a norma del quale come è noto, nell'atto del ricevimento della merce per la caricazione il vettore è tenuto a verificare lo stato apparente delle cose e del loro imballaggio. Pertanto secondo l'orientamento esegetico in oggetto, si ritiene che il vettore al momento della caricazione effettuata dal mittente abbia lo specifico obbligo non soltanto di verificare lo stato e le condizioni apparenti delle merci da trasportare, ma anche di accertare, proprio in forza della particolare competenza professionale, che la caricazione stessa ed il conseguente stivaggio delle cose non presenti alcun pericolo per la sicurezza delle spedizioni». Sull'argomento si veda anche A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 223 e ss., e M. A. CLARKE, *International Carriage*, cit., p. 134.

⁽¹⁴⁷⁾ In tal senso si veda tra le altre App. Paris., 10 ottobre 1988; Hof van Beroep te Brussel, 7 febbraio 1992, per l'esclusione dell'applicabilità della causa di esonero in commento, per il danno provocato dalla manipolazione delle merci da parte di un vettore successivo.

⁽¹⁴⁸⁾ A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 223.

Pertanto, il vettore può ricorrere alla causa esonerativa in commento se si tratta di difetti di caricazione o di stivaggio non apparenti o, nel caso in cui il difetto sia apparente, solo se il vettore abbia formulato le specifiche riserve al mittente.

In ogni caso, il vettore, per beneficiare del rischio particolare di cui all'art. 17, n. 4, lett. c), deve fornire la prova che l'evento dannoso (perdita od avaria) è la probabile conseguenza del trattamento, caricamento, stivamento o scaricamento della merce, eseguiti dal mittente o dal destinatario dalle persone da loro incaricate. Spetterà poi alla controparte dimostrare che il vettore non ha adempiuto all'obbligo di controllo in presenza di un difetto di caricazione o stivaggio apparente.

Non sono mancate inoltre alcune pronunce giurisprudenziali ⁽¹⁴⁹⁾ che hanno affermato la responsabilità concorrente tra vettore e mittente, se quest'ultimo abbia tenuto un comportamento negligente.

d) Natura di talune merci che, per cause inerenti alla loro stessa natura, sono soggette a perdita totale o parziale, od avaria, specialmente per rottura, ruggine, deterioramento interno e spontaneo, essiccazione, colatura, calo naturale o azione di parassiti e dei roditori.

La quarta causa di esonero prevista dall'art. 17, n. 4 lett. d), individua una serie di eventi dannosi, dovuti alla natura della merce

⁽¹⁴⁹⁾ App. Paris, 18 maggio 1989; Cass. (France), 10 ottobre 1989, nelle quali si è deciso di ripartire la responsabilità tra le due parti contraenti, in proporzione alla incidenza causale del rispettivo e reciproco inadempimento contrattuale.

trasportata, per ognuno dei quali si configura una specifica presunzione di irresponsabilità.

Tra gli eventi dannosi la norma prevede la rottura, la ruggine, il deterioramento interno e spontaneo, l'essiccazione, la colatura, il calo naturale e l'azione dei parassiti o di roditori ⁽¹⁵⁰⁾.

Il vettore potrà beneficiare della suddetta causa di esonero se dimostra che i danni subiti dalle merci possono essere la conseguenza della particolare natura delle cose trasportate, in quanto soggette per natura propria a perdita o ad avaria ed esposte per caratteristiche intrinseche ad uno dei rischi considerati.

In tal caso spetterà all'avente diritto che voglia far valere la responsabilità del vettore fornire la prova che il danno è invece la conseguenza di una causa diversa da quelle specificatamente indicate all'art. 17, n. 4 lett. d).

Tale regola subisce tuttavia una eccezione nel caso in cui il trasporto sia eseguito con un veicolo equipaggiato per sottrarre le merci alle negative ripercussioni di caldo, freddo, umidità e sbalzi di temperatura.

In tali ipotesi, infatti, l'art. 18, n. 4, CMR prevede che il vettore non potrà beneficiare della presunzione di irresponsabilità prevista dall'art. 17, n. 4 lett. d), se non dimostri di aver adottato, per quel che concerne la scelta, il trattamento e l'impiego di tali attrezzature, tutti i provvedimenti

⁽¹⁵⁰⁾ Tale elenco non esaurisce i possibili fenomeni dovuti alla natura della merce, poiché possono esservi aspetti diversi da quelli ivi elencati, in tal senso A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 227.

a cui era tenuto, secondo le circostanze, e di avere osservato le istruzioni impartitegli.

Si è evidenziato infatti che il vettore, salvo istruzioni particolari del mittente, è sempre responsabile della scelta del veicolo, scelta che rientra nella sua diligenza professionale ⁽¹⁵¹⁾.

Pertanto, ad esempio, nel caso in cui merci sensibili siano trasportate con veicolo munito di impianto di refrigerazione il vettore, per invocare l'esonero da responsabilità previsto dall'art. 17, n. 4 lett. d), CMR, deve, ai sensi dell'art. 18, n. 4 CMR, fornire la prova positiva di avere adottato tutte le misure idonee per evitare il deterioramento della merce trasportata e quindi che durante l'intero tragitto non si era interrotta la catena del freddo ⁽¹⁵²⁾.

e) Insufficienza o imperfezione dei contrassegni o dei numeri apposti sui colli.

L'art. 17, n. 4, lett. e) ricomprende tra le cause speciali di esonero anche l'insufficienza o imperfezione dei contrassegni o dei colli, da cui derivi la perdita dei colli.

⁽¹⁵¹⁾ Così A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 233, il quale ulteriormente precisa che: «nel trasporto terrestre tale aspetto costituisce una obbligazione generale del vettore che non risponde soltanto delle imperfezioni del veicolo (art. 17. 3 CMR) ma anche della scelta dello stesso e delle attrezzature necessarie per la conservazione della merce affidatagli per il trasporto».

⁽¹⁵²⁾ Così Cass., III, 2 ottobre 2003 n. 14680, in *Dir. mar.*, 2005, p. 864, con nota adesiva di A. LA MATTINA, *Trasporto di merci «sensibili» e responsabilità del vettore nella CMR*. In senso sostanzialmente conforme cfr.: Cass. 23 febbraio 1998 n. 1937, in *Foro it.* 1999, I, p. 258; Cass. 24 maggio 1991 n. 5869, *Arch. giur. circ.* 1991, p. 751. nello stesso senso App. Bruxelles 17dicembre1984, in *Rev. dr. unif.*, 1986, I, p. 618.

L'operatività della causa di esonero è legata all'apposizione di riserve motivate del vettore sulla lettera di vettura laddove, in assenza della stessa, sarà onere del vettore provare la circostanza costituente il rischio particolare per beneficiare della irresponsabilità presunta.

f) Trasporto di animali vivi.

L'ultimo dei rischi particolari ha ad oggetto il trasporto di animali vivi, dovendosi considerare questi ultimi come merce soggetta, per loro natura, a perdita o danneggiamento.

Tuttavia il vettore non potrà beneficiare della causa di esonero se non provi di aver adottato tutti i provvedimenti a cui era normalmente tenuto considerate le circostanze, e d'aver osservato le istruzioni (art. 18, n. 5 CMR).

Si tratta di un caso specifico di esclusione della responsabilità del vettore (come quella prevista dall'art. 17, n. 4 lett. e) che trova la sua giustificazione nella diligenza professionale richiesta al medesimo.

4 – Il trasporto di merci pericolose.

La collaborazione richiesta al mittente, affinché il vettore possa adempiere esattamente la propria obbligazione, assume particolare intensità nell'ipotesi di trasporto di merci pericolose ⁽¹⁵³⁾.

⁽¹⁵³⁾ Ancora G. SILINGARDI–A. CORRADO –A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 182 e ss. il quale osserva che: «la Convenzione non fornisca alcuna indicazione in ordine ai requisiti che le cose trasportate debbano intrinsecamente presentare per essere considerate *goods of a dangerous nature* (o *marchandises dangereuses*), né proponga alcun elemento normativo di riferimento al quale parametrare il giudizio di

La Convenzione, infatti, prevede all'art. 22, n. 1 che il mittente nel consegnare per il trasporto delle merci pericolose, ha l'obbligo di segnalare al vettore la natura esatta del pericolo che esse presentano (incendio, scoppio) e di indicargli eventualmente le precauzioni che occorrerà prendere al fine di eliminare qualsiasi eventualità in ordine al verificarsi di sinistri ⁽¹⁵⁴⁾.

La CMR prevede inoltre, all'art. 6. 1 lett. f), che nella lettera di vettura sia indicata, per le merci pericolose, la denominazione mediante la quale le cose stesse siano generalmente riconosciute.

Il mittente è pertanto gravato da uno specifico obbligo di informazione che è strettamente connesso alla esatta esecuzione della prestazione da parte del vettore, tanto che una parte della dottrina ⁽¹⁵⁵⁾

pericolosità rimesso alla determinazione degli interpreti». Delle indicazioni di carattere tecnico relative alle merci pericolose, sono tuttavia contenute nella Convenzione internazionale del 30 settembre 1957, che ha ad oggetto il trasporto internazionale di merci pericolose, conosciuta con l'acronimo ADR (ratificata in Italia con la legge 12 agosto 1962, n. 1839), che con il Protocollo modificativo firmato a Ginevra il 28 ottobre 1993 è fonte di diritto materiale uniforme sulle misure di sicurezza nell'autotrasporto, tra Stati diversi, di materiali ed oggetti pericolosi. Per un approfondimento delle tematiche relative ai rapporti tra la predetta Convenzione e i provvedimenti nazionali di recepimento della Direttiva 94/55/CE del Consiglio del 21 novembre 1994 che tratta le stesse tematiche si veda S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 310 e ss.

⁽¹⁵⁴⁾ Così E. COSTANZO, *Il contratto di trasporto internazionale nella CMR*, cit., p. 29 e ss.

⁽¹⁵⁵⁾ Per approfondimenti si veda G. SILINGARDI –A. CORRADO –A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 183 e ss., i quali evidenziano inoltre che: «secondo l'interpretazione proposta da una parte della dottrina, il disposto dell'art 22, n.1, CMR, introduce una particolare regola di esonero da responsabilità del vettore in

sostiene che l'art. 22, n. 1, CMR, introduce una particolare regola di esonero della responsabilità del vettore.

Qualora tali informazioni non fossero state indicate nella lettera di vettura, o in assenza della stessa, spetterà al mittente o al destinatario provare, con qualsiasi mezzo, che il vettore abbia avuto conoscenza (di fatto) della natura esatta del pericolo che presentava il trasporto della merce affidatagli.

Se il vettore, in assenza di indicazioni da parte del mittente, non ha riconosciuto la pericolosità delle merci, può in ogni momento ed in qualsiasi località scaricare, distruggere o rendere inoffensivo il carico, senza essere obbligato a risarcire o indennizzare il mittente, il quale, anzi, sarà responsabile nei suoi confronti di tutte le spese e dei danni derivanti dal trasporto di tali merci o dalla consegna delle stesse fino al momento del trasporto ⁽¹⁵⁶⁾.

Si è evidenziato che in tal caso « si è di fronte ad un caso di termine del trasporto come quelli previsti dall'artt. 14, n.1 e 15 CMR. In questo caso però la pericolosità della merce e la circostanza della mancata indicazione da parte del mittente fa sì che nel caso considerato dall'art. 22, n. 2 CMR, a differenza degli altri casi, il vettore non sia obbligato a richiedere istruzioni al mittente» ⁽¹⁵⁷⁾.

presenza delle condizioni specificatamente previste nella tipizzazione normativa della fattispecie».

⁽¹⁵⁶⁾ Si veda in particolare App. Amiens, 22 giugno 1978, come riportato in *Lamy transport*, p. 401.

⁽¹⁵⁷⁾ Così testualmente A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 265.

5 – 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.

Pertanto se la normativa interna dei diversi Paesi aderenti prevede che la perdita, l'avaria o il ritardo possa determinare il sorgere di un'azione extracontrattuale, la responsabilità del vettore sarà comunque 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 (generali 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.

Si pensi, ad esempio, alla tipica azione extracontrattuale legata al contratto di trasporto ovvero a quella di risarcimento del danno (per perdita, avaria o ritardo) subito dall'acquirente finale della merce che non sia il destinatario del trasporto. Il soggetto danneggiato, in virtù della disposizione di cui all'art. 28 CMR, non potrà ottenere il risarcimento corrispondente all'effettivo danno subito ma una indennità determinata

secondo le regole stabilite per la determinazione del danno dalla CMR (sempreché, ovviamente, il vettore non sia responsabile per dolo o colpa grave).

Certamente il vettore internazionale è avvantaggiato rispetto a quello nazionale che, convenuto in giudizio con azione extracontrattuale, non potrà eccepire le norme sulla prescrizione e limiti di responsabilità previsti per il contratto di trasporto.

Tuttavia il regime di perfetta equivalenza tra azione contrattuale ed extracontrattuale adottato dalla Convenzione ⁽¹⁵⁸⁾ è pienamente condivisibile, consentendo di eliminare a priori i diversi problemi che si sono evidenziati nel nostro ordinamento ⁽¹⁵⁹⁾ e che rendono manifesto il prevalere della forma (azione esercitata) sulla sostanza (esigenza di

⁽¹⁵⁸⁾ Come dalle altre Convenzioni internazionali: Conv. di Bruxelles del 1924 come modificato dal Protocollo di Bruxelles del 1986, nel trasporto marittimo; Regole CIM 1980, art. 51, n. 1, nel trasporto ferroviario e Conv. di Montreal del 1999, art. 29, nel trasporto aeronautico.

⁽¹⁵⁹⁾ Con riferimento al problema dell'ammissibilità nel diritto interno di un concorso tra responsabilità contrattuale ed extracontrattuale per il trasporto di cose, occorre rilevare come diversi orientamenti giurisprudenziali abbiano accolto il principio della ammissibilità del concorso delle azioni di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale, sia pure con riferimento limitato alle ipotesi in cui il medesimo fatto determini una contestuale lesione dei diritti derivanti dal contratto e dei diritti che l'ordinamento giuridico tutela *erga omnes* in base al canone generale del *neminem laedere*; per un approfondimento dell'argomento si veda tra gli altri, A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., p. 284 e ss.; C. ROSSELLO, *Brevi rilievi sugli orientamenti della giurisprudenza italiana in materia di concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. mar.* 1986, p. 605 ss.

riparazione del danno e di tutela del danneggiato, in correlazione con la tutela dell'impresa vettoriale ⁽¹⁶⁰⁾.

Si è infatti sottolineato che «la *ratio* della disposizione in analisi è stata correttamente ravvisata nel perseguimento dell'esigenza di offrire una adeguata tutela dell'efficacia complessiva del sistema di regolamentazione uniforme del contratto di trasporto internazionale di merci su strada con particolare riferimento alla disciplina legale della responsabilità ed al regime di allocazione dei rischi del trasporto, la cui portata precettiva risulterebbe certamente frustrata qualora, in conformità della legge nazionale applicabile in forza delle norme di diritto internazionale privato, potesse essere riconosciuta all'avente diritto una azione extracontrattuale nei confronti del vettore nelle ipotesi contemplate dalla norma» ⁽¹⁶¹⁾.

La particolare forma di tutela del vettore internazionale prevista dall'art. 28 CMR è estesa anche alle persone di cui il vettore si sia servito per l'esecuzione del trasporto, e del cui operato egli è responsabile a norma dell'art. 3 CMR.

⁽¹⁶⁰⁾ Così A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., p. 284.

⁽¹⁶¹⁾ Così testualmente G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 191. In tal senso anche A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 303.

CAPITOLO 3

IL RISARCIMENTO DEL DANNO.

SOMMARIO : 1.– Le regole per la determinazione del risarcimento per i danni conseguenti a perdita, avaria o ritardo della merce trasportata: il limite risarcitorio. 2. – Il superamento convenzionale del limite per il risarcimento da perdita, avaria o ritardo: la dichiarazione di valore delle cose trasportate e d interesse speciale alla riconsegna. 3.– La decadenza del vettore dal beneficio del limite risarcitorio.

1.– Le regole per la determinazione del risarcimento per i danni conseguenti a perdita, avaria o ritardo della merce trasportata: il limite risarcitorio.

Il ritardo nella riconsegna, il perimento (totale o parziale) o l'avaria della merce addebitabili al vettore obbligano quest'ultimo a risarcire il relativo danno ⁽¹⁶²⁾ mediante il pagamento di una somma di denaro (denominata indennità), calcolata secondo quanto disposto dagli artt. 23-

⁽¹⁶²⁾ E. COSTANZO, *Il contratto di trasporto internazionale nella CMR*, Milano, 1971, p. 24.

25 CMR, che fissano dei limiti qualitativi e quantitativi al ristoro del danno subito dal soggetto leso dall'inadempimento del vettore.

L'indennità per perdita totale o parziale della merce, ai sensi dell'art. 23, n. 1 CMR, e quella per l'avaria, ai sensi del combinato disposto dell'art. 25 CMR, è calcolata, infatti, in base al valore che la merce aveva nel luogo e nel momento in cui venne consegnata al vettore per il trasporto (limite qualitativo).

In tal modo l'art. 23 sembra affermare 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.

La previsione della delimitazione dell'obbligazione risarcitoria al solo danno diretto corrispondente al valore della merce perduta od avariata, sancita dalla Convenzione, è comune non solo ad altre fonti normative del settore dei trasporti (¹⁶³) ma anche al nostro ordinamento interno, secondo quanto disposto dall'art. 1696 c.c., anche se l'art. 23 CMR differisce dalla norma codicistica per il fatto che quest'ultima prevede che il risarcimento sia determinato con riferimento al valore della merce non nel luogo di consegna al vettore ma nel luogo ed al tempo della riconsegna a destinazione della stessa (¹⁶⁴).

(¹⁶³) Sulle limitazioni quantitative del debito risarcitorio per le diverse modalità di trasporto si veda tra gli altri S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 976.

(¹⁶⁴) In tal senso G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., p. 194, i quali ritengono che «L'esclusione dall'indennità risarcitoria del margine di utile che l'avente diritto avrebbe conseguito a destinazione pone indubbiamente il danneggiato in una condizione più sfavorevole rispetto a quella tutelata da norme,

Nel sistema della CMR, quindi, il vettore, contrariamente a quanto avviene nell'ambito del nostro ordinamento interno, può valutare con certezza il rischio assunto con l'esecuzione del trasporto, in quanto tale rischio è determinato o determinabile già al momento della stipulazione del contratto ⁽¹⁶⁵⁾ essendo il risarcimento, come visto sopra, calcolato con riferimento al valore della merce al momento della sua presa in consegna da parte del vettore.

L'art. 23, n. 2 CMR indica una serie di criteri successivi e non concorrenti per la determinazione del valore della merce al momento della consegna al vettore; tali criteri, fissati su scala gerarchica, sono: la quotazioni di borsa; o in mancanza del primo criterio, il prezzo corrente di mercato; o in mancanza di entrambi, il valore ordinario delle merci della stessa natura e qualità ⁽¹⁶⁶⁾.

Si ritiene ⁽¹⁶⁷⁾ che per «valore», nel caso in cui non esista una quotazione di borsa delle merci, debba intendersi non già il costo di

quali ad esempio l'art. 1696 c.c., che, ai fini della determinazione del ristoro in ipotesi di inadempimento del vettore, fanno riferimento al valore delle merci nel luogo ed al tempo della riconsegna a destinazione».

⁽¹⁶⁵⁾ A tal proposito si veda A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 270.

⁽¹⁶⁶⁾ Per un approfondito esame dei criteri per la determinazione del valore della merce nel luogo di consegna al vettore indicati dall'art. 23, n. 2 CMR si rinvia alla più ampia e articolata disamina offerta da A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 270 e ss; così G. SILINGARDI –A. CORRADO–A. MEOTTI –F. MORANDI, cit., 196 e ss.

⁽¹⁶⁷⁾ Così tra le altre, C. App. Venezia 31 ottobre 1974, in *ETL* 1975, 242; Cass. Francia 8 febbraio 1982, in *ETL* 1983, 43.

fabbricazione della merce ma il prezzo corrispondente al valore di mercato delle cose trasportate.

L'art. 17, n. 4 CMR prevede una serie di eventi dannosi che possono essere ricollegati tanto alla perdita che all'avaria. Si è pertanto affermato che mancando nella Convenzione una norma che fornisca una definizione generale di avaria, la risarcibilità del danno come perdita od avaria dipenderà da valutazioni di fatto che possono variare in relazione alla qualità e delle caratteristiche della merce trasportata ⁽¹⁶⁸⁾.

Come si è avuto già modo di precisare, nel concetto di avaria ⁽¹⁶⁹⁾ viene comunemente ricompresa qualsiasi alterazione delle qualità interne o esterne delle cose trasportate, tale da provocarne una diminuzione di utilità o valore.

Nel caso non sia possibile riscontrare una differenza nello stato fisico della merce trasportata che determini una perdita del valore della stessa, l'avaria sarà economicamente irrilevante, con la conseguenza che non sarà possibile richiedere alcuna indennità ⁽¹⁷⁰⁾

L'indennità risarcitoria dovuta dal vettore inadempiente in caso di avaria corrisponde al deprezzamento subito dalla merce, che viene calcolato secondo il valore della stessa individuato conformemente all'art. 23, nn. 1, 2, 3 e 4.

⁽¹⁶⁸⁾ In tal senso A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 282.

⁽¹⁶⁹⁾ Si veda il capitolo secondo, par. 2.

⁽¹⁷⁰⁾ A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 282.

Occorre inoltre precisare che se l'avaria è di tale entità da togliere alle cose trasportate ogni valore, si ricadrà nella diversa ipotesi di perdita totale delle merci, anche se l'avaria materiale sia riferibile ad una sola parte della merce trasportata.

L'art. 25, n. 2 CMR precisa inoltre il limite all'indennità per avaria, distinguendo tra l'ipotesi in cui il deprezzamento coinvolga l'intera spedizione e quella in cui il deprezzamento riguardi solo una parte della stessa. Nella prima ipotesi l'indennità per avaria non potrà superare la somma dovuta in caso di perdita totale, e nella seconda ipotesi la somma che sarebbe dovuta per la perdita della parte deprezzata.

L'art. 23 n. 4 CMR, nello stabilire che nessun altro risarcimento danni è dovuto, precisa che per l'ipotesi della perdita (e dell'avaria a seguito del combinato disposto dell'art. 25, n. 1 CMR) sono comunque 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.

Le prime due ipotesi si giustificano con il fatto che, venuta meno l'utilità della prestazione del trasporto a seguito della perdita totale o parziale della merce addebitabile al comportamento del vettore, non sarebbe giustificabile una retribuzione per tale prestazione e pertanto quanto corrisposto in anticipo dovrà essere rimborsato.

Lo stesso ragionamento trova applicazione per i tributi doganali, che debbono essere corrisposti anche nel caso in cui la merce sia perita o comunque sottratta alla disponibilità dell'avente diritto.

Più problematica è la categoria delle «altre spese» sostenute in occasione del trasporto della merce, che ha dato luogo a divergenti interpretazioni. E ciò in quanto l'estensione delle «voci» da ricomprendere nella generale categoria di «altre spese» potrebbe ovviare all'espressa indicazione contenuta nell'art. 23, n. 4 CMR che esclude qualsiasi altro risarcimento del danno.

Sono stati ricompresi nella categoria delle «altre spese» collegate al trasporto: i costi delle constatazioni e perizie dopo l'evento; i costi di magazzinaggio; i costi per la distruzione della merce avariata; e per la sua particolare importanza, l'imposta sul valore aggiunto ⁽¹⁷¹⁾.

L'art. 23, n. 5 CMR prevede l'operatività dell'istituto del limite risarcitorio anche per l'ipotesi del ritardo nella riconsegna delle merci.

Occorre precisare tuttavia che il ritardo di per sé non dà luogo ad alcun diritto, è necessario infatti che dal ritardo consegua un danno all'avente diritto (art. 23, n. 5 CMR).

Pertanto, per usufruire dell'indennità di cui all'art. 23, n. 5 CMR l'avente diritto dovrà fornire la prova che dal ritardo egli abbia subito un danno.

In tal caso il vettore dovrà risarcire il danno nella misura provata dall'avente diritto, l'indennità tuttavia non potrà eccedere il prezzo del trasporto, senza possibilità di richiedere un importo superiore allo stesso.

⁽¹⁷¹⁾ L'argomento è ampiamente trattato da A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 279 e ss., al quale pertanto si rinvia anche per i diversi orientamenti giurisprudenziali.

L'art. 23, n. 5 CMR, infatti, non prevede per l'ipotesi del ritardo - in aggiunta all'indennità corrispondente al prezzo del trasporto - il rimborso dei diritti doganali e delle altre spese occasionate dal trasporto stesso, rimborsi che sono invece specificatamente previsti per l'ipotesi della perdita ed avaria ai sensi dell'art. 23, n. 4 CMR e dall'art. 25, n. 1 CMR.

Si è inoltre stabilito ⁽¹⁷²⁾ che, in caso di ritardo nell'arrivo a destinazione di uno solo dei mezzi di trasporto che contiene una parte dell'intera spedizione, il risarcimento dovuto sarà rapportato al prezzo dell'intero trasporto, non potendo essere l'indennità frazionata per la quota corrispondente alla quantità o valore della merce giunta in ritardo.

Come si è già avuto modo di evidenziare, l'indennità per ritardo è del tutto indipendente, pertanto può aggiungersi a quella derivante da eventuali avarie causate dal protrarsi del trasporto rispetto al termine di resa pattuito o stabilito per legge.

Si ricorda inoltre che l'avente diritto può considerare la merce come perduta quando la stessa non sia stata riconsegnata entro trenta giorni dalla scadenza del termine di resa o da quello pattuito o, qualora non sia stato stabilito un termine, entro sessanta giorni dal ricevimento della merce da parte del vettore (art. 20, n. 1 CMR).

In tal caso il ritardo viene equiparato alla perdita totale, e l'indennità risarcitoria dovuta dal vettore all'avente diritto dovrà essere

⁽¹⁷²⁾ Cass. France, 26 giugno 1981.

calcolata con riferimento al parametro di limitazione previsto dall'art. 23, n. 5, della Convenzione.

In definitiva, per effetto delle disposizioni degli artt. 23-25 CMR, il risarcimento non potrà mai superare i limiti indennitari rapportati al peso della merce (8,33 DSP per kg di peso lordo mancante, ex art. 23, n. 3, 7) se il danno sia determinato dalla perdita o dall'avaria, e non potrà essere superiore al prezzo del trasporto (nolo) se il danno sia la conseguenza del ritardo nella riconsegna della merce (limite quantitativo).

Il diritto speciale di prelievo è l'unità di conto come definito dal Fondo Monetario Internazionale (FMI). L'art. 23, n. 7 CMR precisa che tale unità di conto deve essere convertita nella moneta nazionale dal giudice adito per la controversia.

Il peso lordo da assumersi alla base del calcolo è quello indicato nella lettera di vettura. Il limite deve essere calcolato in relazione al peso lordo della merce non riconsegnata, compreso il peso dell'imballo.

Il limite indennitario, stabilito dalle norme 23-25 della CMR, come vedremo meglio in seguito, può tuttavia essere derogato tramite una serie di strumenti previsti dalla CMR, ovvero tramite la dichiarazione di valore (art. 24 CMR) o di interesse speciale alla riconsegna (art. 26 CMR). Inoltre, il vettore decade dal beneficio del limite risarcitorio in ipotesi di dolo o colpa equiparata a dolo, secondo la legge del giudice adito (art. 29, n. 1 CMR).

2.– Il superamento convenzionale del limite per il risarcimento da perdita, avaria o ritardo: la dichiarazione di valore delle cose trasportate e di interesse speciale alla riconsegna.

La Convenzione riconosce alle parti la possibilità di derogare convenzionalmente al limite risarcitorio sancito dall'art. 23 CMR, mediante l'indicazione del valore della merce trasportata (art. 24 CMR) o per mezzo della dichiarazione di speciale interesse alla riconsegna (art. 26 CMR) ⁽¹⁷³⁾.

Si tratta di due strumenti di deroga al limite risarcitorio che si differenziano sotto differenti profili.

In particolare la dichiarazione di valore della merce trasportata, ai sensi dell'art. 24 CMR, deve essere disposta dal mittente, il quale potrà indicare nella lettera di vettura un valore della merce superiore al limite indicato nel n. 3 dell'art. 23 CMR.

L'indicazione nella lettera di vettura della dichiarazione di valore o di speciale interesse alla riconsegna viene ritenuta requisito essenziale per la validità dei predetti strumenti di limitazione del debito risarcitorio del vettore ⁽¹⁷⁴⁾.

⁽¹⁷³⁾ La deroga convenzionale al limite risarcitorio sancito dalla CMR richiama un principio comune anche ad altre Convenzioni internazionali disciplinanti le altre modalità di trasporto internazionale di cose.

⁽¹⁷⁴⁾ In tal senso S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 1002, il quale afferma che «la deroga al massimale, od anche ai criteri qualitativi normali per la determinazione del danno risarcibile, esige dal mittente la predisposizione proprio del documento di trasporto a cui affidare il nuovo regime della responsabilità del vettore, non bastando, pertanto, un documento qualsiasi, non identificabile come

Il mittente dovrà inoltre pagare al vettore il supplemento di corrispettivo pattuito con il vettore.

Tale supplemento di corrispettivo, che deve essere corrisposto anche per la dichiarazione di speciale interesse alla riconsegna, corrisponde al maggior rischio di risarcimento ed ha carattere «quasi-assicurativo». E ciò in quanto tale maggiorazione non si riferisce al rapporto costo-credito del trasporto, ovvero al prezzo quale corrispettivo dell'attività di trasporto, ma piuttosto copre il rischio aggiuntivo rappresentato dalla differenza fra il limite indennitario di risarcimento e il danno effettivo provato per la perdita o l'avaria ⁽¹⁷⁵⁾.

In ogni caso, si ritiene che il supplemento del corrispettivo per il trasporto rispetto a quello pattuito costituisca un elemento essenziale dell'istituto, che viene pertanto considerato uno specifico requisito di validità della dichiarazione di valore e di speciale interesse alla riconsegna ⁽¹⁷⁶⁾.

lettera di vettura comune a caricatore e vettore». L'Autore precisa che eventualmente può essere riconosciuta la validità anche della dichiarazione di speciale interesse alla riconsegna, nel caso in cui la stessa sia effettuata su un documento diverso dalla lettera di vettura che sia però predisposto in relazione a quest'ultima, in una sorta di formazione progressiva della stessa. Di diversa opinione è A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 292, per il quale l'indicazione nella lettera di vettura della dichiarazione di valore o di quella di speciale interesse alla riconsegna non è un requisito di validità nel rapporto tra le parti contraenti, mentre sarebbe un requisito necessario per le parti non stipulanti.

⁽¹⁷⁵⁾ In tal senso si veda A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 288.

⁽¹⁷⁶⁾ Cfr. App. Nancy, 29 ottobre 1987, Cass. France, 10 luglio 1989; Cass. France, 24 novembre 1987 cit., da G. SILINGARDI-A. CORRADO -A. MEOTTI - F. MORANDI, cit., p. 283, nota 159, alla quale aderisce App. Firenze 3 febbraio 1981, in

Tuttavia la dichiarazione di valore e la sua accettazione da parte del vettore non comportano, in ipotesi di danno alla merce trasportata, l'automatico riconoscimento di un risarcimento corrispondente al valore dichiarato dal mittente.

L'avente diritto al risarcimento dovrà infatti provare l'effettivo danno diretto subito, secondo quanto disposto dai primi due commi dell'art. 23 CMR in quanto si ritiene che la dichiarazione di valore di cui all'art. 24 CMR abbia come fine quello di stabilire un diverso massimale di risarcimento per perdita od avaria al carico ⁽¹⁷⁷⁾.

Pertanto, il risarcimento supplementare previsto con la dichiarazione di valore deve essere calcolato con riferimento al valore della merce nel luogo e nel tempo di presa in consegna da parte del vettore.

La dichiarazione di speciale interesse alla riconsegna di cui all'art. 26 CMR prevede, contrariamente alla dichiarazione di valore, la possibilità di includere *«qualsiasi voce di danno che sia prevista dalla legge nazionale, applicabile al contratto di trasporto internazionale di merci su strada per effetto delle regole di conflitto, e così alle previsioni contrattuali dalla stessa consentite in proposito»* ⁽¹⁷⁸⁾.

Dir. mar., 1982, p. 415, cit. da S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p.1000, nota 428. L'Autore dichiara inoltre di aderire all'orientamento che ritiene il supplemento del prezzo un requisito di validità della dichiarazione di valore o dello speciale interesse alla riconsegna, in quanto ciò troverebbe giustificazione nel carattere oneroso del contratto di trasporto previsto dalla CMR.

⁽¹⁷⁷⁾ In tal senso S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 998. Così D.J. HILL-A. D. MESSENT, cit. p. 144.

⁽¹⁷⁸⁾ Così testualmente S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 998

Pertanto, oltre alle indennità previste dal disposto degli artt. 23, 24 e 25 CMR, l'aveente diritto potrà richiedere al vettore il risarcimento supplementare provato, sino alla concorrenza dell'ammontare dell'interesse dichiarato (art. 26, n. 2).

Occorre precisare, tuttavia, che anche in questo caso l'aveente diritto dovrà dimostrare l'esistenza della dichiarazione in oggetto nella lettera di vettura, di aver effettivamente pagato il supplemento pattuito e che il danno subito (per perdita, avaria o ritardo) corrisponda effettivamente all'ammontare dell'interesse dichiarato.

Si ritiene inoltre che la pattuizione tra le parti contrattuali di un ammontare prefissato del danno supplementare costituisca un accordo che, direttamente o indirettamente, deroghi alle disposizioni della CMR, e come tale deve essere dichiarata la nullità di tale pattuizione ai sensi dell'art. 41 della CMR ⁽¹⁷⁹⁾.

Infine, sulle indennità previste dagli artt. 23-25 CMR, l'art. 27, n.1 stabilisce l'applicazione di una misura fissa di interessi (5% annuo), che decorrono dal giorno del reclamo presentato per iscritto al vettore o, in mancanza, dal giorno della domanda giudiziale ⁽¹⁸⁰⁾. La *ratio* di tale previsione è quella di superare le diverse disposizioni nazionali che

⁽¹⁷⁹⁾ In tal senso Cass. France, 22 novembre 1988.

⁽¹⁸⁰⁾ E' infatti necessario un richiamo scritto o l'azione giudiziale per A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 293. Sull'argomento si rinvia per un maggior approfondimento a G. SILINGARDI A. CORRADO-A. MEOTTI-F. MORANDI, p. 241, nota 170, per i diversi richiami giurisprudenziali.

stabiliscono un tasso di interesse differente ovvero una diversa decorrenza o forma della domanda ⁽¹⁸¹⁾.

3.– La decadenza del vettore dal beneficio del limite risarcitorio.

Nella disciplina del trasporto internazionale di merci su strada, ai sensi dell'art. 29, n. 1 CMR, 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.

Come noto, l'art. 29, n. 1 CMR, nel prevedere il rinvio alla legge del giudice adito per la determinazione della colpa equivalente al dolo, ha determinato i maggiori problemi di interpretazione e quindi di applicazione uniforme della disposizione in commento, non solo tra i diversi ordinamenti giuridici ⁽¹⁸²⁾ ma anche all'interno degli stessi ⁽¹⁸³⁾.

⁽¹⁸¹⁾ Così A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada* cit., p. 293.

⁽¹⁸²⁾ Per approfondimenti sulla interpretazione della colpa equivalente al dolo nei diversi Paesi aderenti alla CMR, si rinvia allo studio di O. J. TUMA, *Degré de la faute suivant l'art. 29 de la CMR. Il aperçu par pays*, in *European transport law*, V. 3, 2007, p. 355.

⁽¹⁸³⁾ In tal senso tra gli altri A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, p. 237, il quale afferma «che questo può portare diversità di risultati anche nell'ambito dello stesso ordinamento qualora quest'ultimo non ne preveda espressamente l'equiparazione nell'ambito contrattuale e sia necessaria una interpretazione specifica in correlazione alla generica previsione della norma

Le difficoltà ermeneutiche legate al rinvio all'ordinamento del giudice adito, come giustamente ha osservato autorevole dottrina ⁽¹⁸⁴⁾, potevano probabilmente essere evitate se il legislatore uniforme avesse tenuto nella giusta considerazione quanto era già avvenuto in passato con riferimento alla disciplina uniforme del settore aereo che, a sua volta, conteneva una norma di contenuto sostanzialmente analogo a quello dell'art. 29, n. 1 della CMR.

L'originaria formulazione dell'art. 25, n. 1, della Convenzione di Varsavia del 1929 ⁽¹⁸⁵⁾ prevedeva, infatti, che il vettore non avrebbe avuto il diritto di avvalersi delle disposizioni della Convenzione medesima che escludevano o limitavano la sua responsabilità se il danno fosse dovuto a dolo o colpa equivalente al dolo, secondo l'ordinamento del giudice adito.

Tale articolo, proprio per i differenti problemi interpretativi che poneva nell'ambito dei diversi ordinamenti giuridici, e per evitare inconvenienti come quello del «forum shopping» ⁽¹⁸⁶⁾, è stato poi

uniforme». L'Autore in particolare si riferisce a ciò che avviene nell'ordinamento della Rep. Federale di Germania, dove in alcune sentenze i giudici hanno evidenziato che non sempre dolo e colpa grave sono parificati e che pertanto non si può affermare, in relazione all'art. 29 CMR, che nel diritto tedesco (l'orientamento tuttavia non sembra prevalente) ci sia uguaglianza di trattamento dei due comportamenti.

⁽¹⁸⁴⁾ In tal senso ancora A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, p. 238, e G. SILINGARDI-A. CORRADO -A. MEOTTI - F. MORANDI, cit., 226 e ss.

⁽¹⁸⁵⁾ Sostituita dalla Convenzione di Montreal del 1999.

⁽¹⁸⁶⁾ E cioè della possibilità di ricercare la giurisdizione più conveniente agli interessi dell'attore. Si ritiene infatti che il principale motivo che induce alla pratica

sostituito dall'art. 13 del Protocollo dell'Aja 28 del settembre 1955 il quale, sopprimendo ogni rinvio alla legge del tribunale adito, ha posto alla base della responsabilità illimitata del vettore aereo la nozione di colpa consapevole e temeraria, influenzata dal concetto di «*wilful misconduct*»⁽¹⁸⁷⁾.

Indubbiamente, se il legislatore uniforme avesse tenuto in considerazione le precedenti ed analoghe difficoltà ermeneutiche vissute nel settore aeronautico, avrebbe potuto, tramite una diversa formulazione dell'art. 29, n. 1 CMR, evitare di ricreare le medesime problematiche con riferimento alla disciplina uniforme in materia di trasporto internazionale di cose su strada⁽¹⁸⁸⁾.

Si ricorda tuttavia che i problemi di interpretazione dell'art. 29, n. 1 della CMR sono determinati anche dalla diversa formulazione dei testi ufficiali francese ed inglese:

del *forum shopping* sia costituito proprio dalle differenze tra le diverse discipline sostanziali nazionali applicabili al caso concreto, e che pertanto tale fenomeno possa essere evitato solo tramite la eliminazione o almeno la riduzione di tali differenze. Sull'argomento si veda Court of appeal 19 marzo 2009, con nota di M. LOPEZ DE GONZALO, «*Diritto uniforme dei trasporti e «forum shopping»*», in *Dir. mar.*, 2009, 234 ss. Al contrario, sul limite alla efficacia del diritto uniforme nella eliminazione del *forum shopping*, tra gli altri S. FERRARI, *Forum shopping despite International Uniform Contract Law Conventions*, in *Int. Comp. Law Quart.*, 2002, p. 689, e RENNERT, *Is Elimination of Forum Shopping by Means of International Uniform Law an Impossible Mission?* in *Macquarie Jour. Bus. Law*, 2005, p. 119.

⁽¹⁸⁷⁾ Si veda G. SILINGARDI A. CORRADO – A. MEOTTI – F. MORANDI, cit., 226 e ss.

⁽¹⁸⁸⁾ Contra Cass. 23 maggio 1972, n. 1605, in *Dir. mar.*, 1972, p. 352 la sentenza esclude qualsiasi rilevanza dell'evoluzione del diritto uniforme in materia di trasporto aereo internazionale rispetto alla definizione di colpa grave ai fini dell'art. 953 cod. nav.

1. «*Le transportateur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son **dol** ou d'une **faute** qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol*».
2. «*The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or which shift the burden of proof if the damage was caused by his **wilful misconduct** or by such **default** on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct*».

Le difficoltà ermeneutiche legate alle differenti espressioni utilizzate nei testi ufficiali (francese ed inglese) discendono dal fatto che l'espressione «*wilful misconduct*» non coincide con il concetto di «*dol*», in quanto essa è riconducibile semmai alla nozione di «colpa con previsione», ovverossia quel comportamento la cui conseguenza è qualcosa di meno di quando il danno è voluto, cioè del dolo (¹⁸⁹).

(¹⁸⁹)Vedi A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 239, nota 139. In relazione all'art. 29, n. 1 CMR, si veda in particolare a S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 1044, secondo il quale «proprio la scarsa dimestichezza dei sistemi di *common law* con la nozione di dolo ha alimentato l'opinione che il riferimento alla colpa ad esso equivalente non costituisca una seconda ipotesi di responsabilità del vettore (o dei suoi dipendenti o collaboratori nell'esercizio delle loro funzioni relative al trasporto) ma piuttosto un'alternativa da prendersi in considerazione solo quando il concetto di dolo sia sconosciuto al giudice adito».

Tuttavia, si ritiene comunque possibile superare tali difficoltà ermeneutiche tramite «*un'autonoma interpretazione della regola nell'ambito della Convenzione intesa quale specifico sistema giuridico relativo al trasporto internazionale di merci su strada*»⁽¹⁹⁰⁾.

E ciò in quanto l'interpretazione dell'art. 29, n. 1 CMR non può prescindere dall'obiettivo di unificazione della regolamentazione della responsabilità del vettore internazionale di cose su strada, che è alla base della stessa Convenzione⁽¹⁹¹⁾.

Nel preambolo della Convenzione si precisa infatti che «*le parti contraenti, riconosciuta l'utilità di regolare in modo uniforme le condizioni del contratto di trasporto internazionale su strada, specie per quanto concerne i documenti utilizzati per questo trasporto e la responsabilità del vettore, hanno convenuto quanto segue:»*.

Non sarebbe pertanto corretta una interpretazione dell'art. 29, n. 1 CMR che disciplini in modo diverso - a seconda dell'ordinamento giuridico che venga richiamato nel caso concreto - lo stesso comportamento del vettore.

Si è quindi sostenuto che la formula utilizzata nell'art. 29, n. 1, debba essere interpretata come «*una serie di qualificazioni giuridiche del comportamento del vettore che, agendo contro il suo obbligo di*

⁽¹⁹⁰⁾ Così testualmente A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 238.

⁽¹⁹¹⁾ O. J. TUMA, *Degré de la faute suivant l'art. 29 de la CMR. Il aperçu par pays*, in *European transport law*, V. 1 2007, p. 153 e ss.

diligenza, crei per effetto di detto comportamento un danno prevedibile ⁽¹⁹²⁾»).

In sostanza, l'elemento qualificante dell'interpretazione della norma in commento, al fine di giungere ad una applicazione uniforme della stessa, è il comportamento diligente che ci si attende dal vettore secondo le regole imposte dalla Convenzione, di modo che si possa giungere in tutti i casi considerati, ad una parità di trattamento a prescindere dalla legge applicabile al caso concreto.

Tuttavia, i giudici nazionali, a tutt'oggi, nell'interpretare l'art. 29, n. 1 CMR non hanno finora considerato il preambolo e le altre disposizioni ad esso collegati, preferendo una interpretazione isolata della norma soggetta pertanto alla distorsione del diritto nazionale, con la conseguenza che l'uniformità perseguita dalla Convenzione rimane, con riferimento a tale norma, lettera morta ⁽¹⁹³⁾.

Nelle esperienze giuridiche italiane (meno «*carrier-friendly*» di quella inglese) si è infatti ormai consolidato il principio in base al quale,

⁽¹⁹²⁾ Così A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, p. 240, il quale ulteriormente precisa che «poiché nei due testi (di eguale efficacia) si parificano due espressioni (*dol e wilful misconduct*) che uguali non sono nel significato giuridico corrente e si fanno seguire altre due equivalenze che tali non sono (*faute* equivalente a *dol* e *default* equivalente a *wilful misconduct*) è da ritenere che la norma debba essere interpretata autonomamente».

⁽¹⁹³⁾ O. J. TUMA, *Degré de la faute suivant l'art. 29 de la CMR. Il aperçu par pays*, in *European transport law*, V. 1 2007, cit., pag. 153. S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 1048, ha evidenziato che l'art. 29 CMR potrebbe anche essere sottoposto alla Corte internazionale di giustizia, per una sorta di interpretazione autentica ex art. 47, oppure ad una Conferenza di revisione ex art. 49 CMR.

in tema di responsabilità contrattuale, le conseguenze giuridiche della colpa grave sono trattate allo stesso modo di quelle proprie della condotta dolosa, va pertanto esclusa qualsiasi limitazione del debito contrattuale del vettore nel caso in cui si accerti una straordinaria ed inescusabile imprudenza o l'omessa osservanza anche della minima diligenza da parte del medesimo o dei suoi dipendenti o preposti ⁽¹⁹⁴⁾.

Tale interpretazione è stata fortemente criticata dalla dottrina internazionalistica ⁽¹⁹⁵⁾, secondo la quale il giudice italiano avrebbe dovuto, per la determinazione del grado di colpa «equivalente» al dolo, offrire un'interpretazione dell'art. 29, n. 1 CMR che fosse in linea con quanto disposto dalle altre normative di diritto internazionale uniforme, ratificate dall'Italia, solo in tal modo si potrebbe infatti raggiungere l'effettiva uniformità in ambito internazionale ⁽¹⁹⁶⁾.

L'orientamento giurisprudenziale italiano è stato criticato anche da una parte della dottrina nazionale la quale ha contestato la possibilità di

⁽¹⁹⁴⁾ Vedi Cass. 16 settembre 1980, n. 5269, in *Dir. mar.*, 1981, pag. 217; Corte Appello Milano, 26 maggio 1981, *Dir. mar.* 1982, pag. 427; Trib. Milano, 09 aprile 2001, *Dir. mar.* 2003, pag. 176, *Dir. trasp.* 2003, 674; Trib. Venezia, 12 marzo 2002, *Dir. mar.* 2004, pag. 1022; Cass. civ., 07 ottobre 2008, n. 24765, con nota di K. CROSILLA, *La colpa grave ed il dolo ai fini del superamento del limite risarcitorio nel trasporto internazionale di merci*, in *Dir. trasp.*, 2010, fasc. 1, p. 141.

⁽¹⁹⁵⁾ Si veda P. IVALDI, *Wilful misconduct e colpa grave tra diritto internazionale e diritto interno*, in *Riv. dir. int. Priv. Proc.*, 1986, p. 372.

⁽¹⁹⁶⁾ Sulla opportunità di un approccio sistematico per la interpretazione ed integrazione delle norme uniformi in materia di trasporto internazionale si veda S. M. CARBONE, *Il trasporto marittimo di cose nel sistema di trasporti internazionali*, p. 78, e P. IVALDI, *Approccio c.d. sistematico e integrazione della disciplina uniforme applicabile ai trasporti*, in *Dir. mar.*, 1988, p. 756.

ricostruire, da una lettura sistematica del codice civile italiano, un principio generale di equivalenza del dolo alla colpa grave ⁽¹⁹⁷⁾.

La decadenza dal beneficio del limite risarcitorio e delle altre norme di favore previste dalla Convenzione si estende anche all'ipotesi in cui il danno sia la conseguenza del comportamento doloso o colposo dei dipendenti del vettore, o di altre persone del cui servizio egli si avvalga per l'esecuzione del trasporto, quando tali dipendenti o tali persone agiscano nell'esercizio delle loro funzioni. E ciò con l'ulteriore conseguenza che neppure questi ultimi potranno avvalersi, per quanto concerne la loro responsabilità personale, del sistema di esonero della responsabilità del vettore e dal beneficio del limite risarcitorio previsti dalla CMR.

⁽¹⁹⁷⁾ In tal senso G. CIAN, *Lata culpa dolo aequiparatur*, in *Riv. dir. civ.* 1983, p. 148; P. CENDON, *Il dolo nella responsabilità extracontrattuale*, Torino, 1974; G. VISENTINI, *Osservazioni critiche sulla supposta esistenza di un principio di equiparazione della colpa grave*, in *Dir. mar.*, 1981, pag. 217; B. FIORE *La responsabilità del vettore di merci su strada: lata culpa dolo (non) aequiparatur* nota a sentenza Corte di Cassazione, 16 maggio 2006 n. 11362, in *Dir Trasp.* 2007, p. 840 ss.

CAPITOLO 4

RECLAMI ED AZIONI

SOMMARIO: 1.– Le riserve del destinatario e la verifica in contraddittorio dello stato della merce (art. 30, n. 1 e 2 CMR). 2.– La riserva per ritardo nella riconsegna (art. 30, n. 3 CMR). 3.– La competenza giurisdizionale nella CMR (art. 31). 3.1 – Il principio di prevenzione (art. 31, n. 2 CMR). 3.2– Il riconoscimento delle sentenze in materia di trasporto internazionale di merci su strada (art. 31, nn. 3, 4 e 5 CMR). 4– La prescrizione delle azioni nel trasporto internazionale di merci su strada: sospensione e interruzione (art. 32 CMR). 5. – L'arbitrato.

1. Le riserve del destinatario e la verifica in contraddittorio dello stato della merce (art. 30, n. 1 e 2 CMR).

Il vettore adempie correttamente alla propria prestazione, ed è pertanto esente da responsabilità ex art. 17, n. 1 CMR, se riconsegna le merci al destinatario nello stesso stato (quantità e condizioni) in cui le ha ricevute dal mittente.

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.

Si ricorda inoltre che 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).

L'art. 30, nn. 1 e 2 CMR disciplina la possibilità per il destinatario di contestare eventuali incongruenze tra quanto riconsegnato dal vettore e quanto accertato, presuntivamente, nella lettera di vettura, mediante le cosiddette «riserve».

La riserva è una dichiarazione unilaterale ⁽¹⁹⁸⁾ con la quale il destinatario contesta al vettore una riconsegna parziale ⁽¹⁹⁹⁾ od un'avaria delle merci.

Le riserve per le perdite parziali ed avarie apparenti devono essere proposte, anche oralmente, nello stesso momento della riconsegna delle merci da parte del vettore, mentre quelle non apparenti devono essere contestate per iscritto, entro sette giorni dalla suddetta riconsegna (art. 30, n. 1 CMR) o dall'accertamento in contraddittorio dello stato della merce previsto dall'art. 30, n. 2 CMR.

⁽¹⁹⁸⁾ V. G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 247.

⁽¹⁹⁹⁾ A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada* cit., p. 326 è evidente che non è necessario contestare una perdita totale perché la stessa costituisce un'ipotesi di mancata riconsegna.

Si ritiene che il requisito della forma scritta per le riserve per perdite od avarie non apparenti possa essere soddisfatto da un telegramma, un fax o mediante annotazioni sulla lettera di vettura.

Alcuni Autori sostengono che la riserva scritta per le perdite od avarie non apparenti non sia tuttavia richiesta a pena di decadenza, anche se ovviamente la mancanza di un documento determina un aggravamento dell'onere della prova a carico del destinatario ⁽²⁰⁰⁾.

Con riferimento al contenuto delle riserve l'art. 30, nn. 1 e 2 CMR non prevede particolari formule, pertanto potrebbero essere sufficienti delle generiche contestazioni, anche se sembra tuttavia preferibile fornire almeno informazioni sulla natura e l'entità del danno.

Dall'assenza delle suddette riserve da parte del destinatario consegue, a norma dell'art. 30, n. 1 CMR, la presunzione a favore del vettore che la merce, fino a prova contraria, sia stata riconsegnata nello stesso stato descritto nella lettera di vettura.

Al contrario, la suddetta presunzione a favore del vettore viene meno nel caso in cui il destinatario formuli, nei tempi e nei modi descritti dall'art. 30, n. 1 CMR, una riserva sullo stato della merce.

L'ipotesi descritta dall'art. 30, n. 1 CMR si riferisce a tutti quei casi, la maggior parte, in cui non si proceda ad una verifica in contraddittorio dello stato della merce tra vettore e destinatario. Tale ipotesi è invece regolata dall'art. 30, n. 2 CMR.

⁽²⁰⁰⁾ A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 316. Sul punto si veda anche J. D. HELM, *Grosskommentar* cit., p. 509.

Le conseguenze giuridiche previste dalle due diverse ipotesi considerate ai nn. 1 e 2 dell'art. 30 CMR sono profondamente differenti.

1.1) Per quanto concerne la prima ipotesi (art. 30, n. 1 CMR) si è osservato innanzitutto che l'assenza di eventuali riserve non produce effetti definitivi, il destinatario infatti potrà superare la presunzione relativa a favore del vettore con qualsiasi prova contraria⁽²⁰¹⁾.

Sotto il profilo degli effetti della mancata apposizione delle riserve da parte del destinatario, la CMR si distingue nettamente da quanto previsto dalla nostra normativa interna.

L'art. 1698 c.c. prevede, infatti, 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 ovviamente 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

⁽²⁰¹⁾ V. G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 247.

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.

Pertanto, sotto tale profilo, si è affermato che l'art. 30, n. 1 CMR non introduce alcuna modifica all'onere della prova secondo il diritto comune, poiché anche in assenza di quanto disposto dal suddetto articolo, il destinatario avrebbe comunque l'onere di provare la sussistenza degli eventi dannosi (perdita o avaria) per i quali richieda il risarcimento ⁽²⁰²⁾.

La condizione per l'applicazione della norma di cui all'art. 30, n. 1 CMR sembra essere l'esistenza della lettera di vettura, poiché la presunzione a favore del vettore si determina con riferimento a tale documento.

Autorevole dottrina ⁽²⁰³⁾ afferma che l'assenza della lettera di vettura determina unicamente «la cessazione degli effetti della prova per presunzione a favore del vettore che è connessa alla esistenza del documento ed alla mancanza di riserve del destinatario sul medesimo, che indichino la perdita o l'avaria constatate».

⁽²⁰²⁾ In tal senso, G. SILINGARDI- A. CORRADO – A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 247, anche per i riferimenti dottrinali e giurisprudenziali.

⁽²⁰³⁾ A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 310.

E ciò in quanto, secondo il suddetto orientamento dottrinale, la mancata contestazione di una riserva da parte del destinatario «ha come sola conseguenza quella di liberare presuntivamente il vettore dalla necessità di fornire la prova di aver consegnato la merce nello stesso stato della presa in carico ⁽²⁰⁴⁾».

La suddetta tesi è stata tuttavia criticata da altra prestigiosa dottrina ⁽²⁰⁵⁾, la quale sostiene che «non parrebbe configurabile, in assenza del n. 1 dell'art. 30, un simile onere a carico del vettore, dovendo invece chi chiede il risarcimento provare la sussistenza del danno che afferma di aver subito».

Tale orientamento dottrinale esclude infatti che la riserva del destinatario possa essere considerata prova della perdita o dell'avaria, con la conseguenza che la stessa non può ridurre il *thema probandum*, potendo al massimo essere considerata un elemento di prova ⁽²⁰⁶⁾.

In sostanza, si ritiene che la proposizione di riserve da parte del destinatario ha come sola conseguenza il venir meno della presunzione a favore del vettore, mentre l'onere della prova graverà sul destinatario,

⁽²⁰⁴⁾ A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 314.

⁽²⁰⁵⁾ Così testualmente G. SILINGARDI- A. CORRADO - A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 247.

⁽²⁰⁶⁾ Così testualmente G. SILINGARDI - A. CORRADO - A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 249 e ss. Gli Autori precisano che la riserva può essere considerata prova dell'avaria o della perdita nella sola ipotesi in cui la stessa sia il risultato di una verifica in contraddittorio ai sensi dell'art. 30, n. 2 CMR, «che sfoci in valutazione concorde delle parti o in quella di un terzo imparziale ed opportunamente nominato».

secondo il generale principio per cui chi vuol far valere un diritto in giudizio deve provare i fatti che ne costituiscono il fondamento ⁽²⁰⁷⁾.

Pur condividendo il ragionamento seguito dalla dottrina prevalente, non si può non evidenziare che tale interpretazione porterebbe a privare di ogni significato o meglio di qualsiasi utilità il dettato dell'art. 30, n. 1 CMR.

Sembra infatti riduttivo ritenere che il legislatore uniforme abbia volutamente introdotto una norma che da un lato preveda, in assenza di riserve, una presunzione a favore del vettore, con conseguente onere a carico del destinatario dell'eventuale prova contraria, e che dall'altro nulla cambi in presenza di una proposizione tempestiva della riserva.

Pertanto si ritiene di dover condividere, quantomeno in parte, quell'orientamento giurisprudenziale secondo cui le riserve costituiscono prove *prima facie* che i danni si sono prodotti nel corso del trasporto ⁽²⁰⁸⁾.

In tal modo infatti troverebbe giustificazione, in assenza di conseguenze sull'inversione dell'onere probatorio o di effetti estintivi dell'azione, il limite temporale delle riserve, restituendo in parte una utilità al disposto dell'art. 30, n. 1 CMR.

⁽²⁰⁷⁾ Nel nostro ordinamento tale principio è espresso dall'art. 2697 cod. civ.

⁽²⁰⁸⁾ Ci si riferisce in particolare alla giurisprudenza francese, che con riferimento alla perdita o avarie non apparenti, denunciate entro i sette giorni dalla riconsegna, sostiene che i danni da esse conseguenti sono automaticamente considerati come avvenuti nel corso del trasporto. Contra G. SILINGARDI-A. CORRADO – A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 249 e ss., anche per i riferimenti giurisprudenziali richiamati sull'argomento.

In ogni caso, la posizione del destinatario sarà certamente più problematica, con riferimento all'onere probatorio, se non è stata emessa la lettera di vettura.

È evidente, infatti, che in assenza della lettera di vettura viene meno anche la prova per presunzione (relativa) a favore del mittente di aver consegnato della merce in una data quantità o con certe caratteristiche, con la conseguenza che il destinatario, che entra nel contratto di trasporto nella stessa posizione del mittente, dovrà provare anche tali circostanze nelle vie ordinarie di prova.

1.2) La verifica in contraddittorio tra vettore e destinatario dello stato della merce, ipotesi disciplinata dal n. 2 dell'art. 30 CMR, prevede, sotto il profilo probatorio, delle conseguenze totalmente differenti rispetto a quanto detto finora per il sistema delle riserve in assenza della suddetta verifica.

Se, infatti, lo stato della merce è accertato in contraddittorio tra destinatario e vettore, la prova contraria al risultato di tale accertamento può essere fatta valere solo ove si tratti di perdite o avarie non apparenti, per le quali il destinatario abbia presentato riserve scritte al vettore, entro sette giorni, domenica e giorni festivi non compresi, dall'accertamento medesimo.

Ne consegue che se non vi sono danni apparenti non potrà più mettersi in discussione tra le parti lo stato della merce accertato in contraddittorio ⁽²⁰⁹⁾.

⁽²⁰⁹⁾ Si ritiene che comunque le parti possono contestare il risultato della verifica in contraddittorio in ipotesi di dolo e violenza, in tal senso J. PUTZEYS, cit.,

Pertanto l'entità del risarcimento dovrà essere valutata con riferimento al risultato della verifica in contraddittorio, con la conseguenza che eventuali danni apparenti, che non siano stati rilevati dal destinatario in tale occasione, non potranno più essere oggetto di risarcimento.

Non si tratterebbe quindi di una presunzione semplice, come previsto per l'ipotesi della riserva in assenza di contraddittorio tra le suddette parti, ma di una prova incontrovertibile dello stato della merce.

Si ritiene, in ogni caso, che la previsione dell'impossibilità di superare i risultati della verifica in contraddittorio non debba essere valutata come una decadenza o preclusione, ma che sia più opportuno parlare «di presunzione assoluta di conformità fra gli esiti dell'accertamento in contraddittorio ed il reale stato della merce ⁽²¹⁰⁾».

A ciò si aggiunga che, contrariamente a quanto previsto dal n. 1 dell'art. 30 della CMR, si ritiene che il termine per la presentazione delle riserve per perdite od avarie non apparenti debba essere considerato un termine di decadenza ⁽²¹¹⁾.

p. 193. Sull'argomento si rinvia a quanto esposto da G. SILINGARDI A. CORRADO – A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 256 e ss.

⁽²¹⁰⁾ Così testualmente G. SILINGARDI– A. CORRADO –A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 249 e ss., anche per i riferimenti giurisprudenziali richiamati sull'argomento.

⁽²¹¹⁾ In tal senso G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 255. Di contraria opinione sembra A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada* cit., p. 316, il quale precisa che in mancanza di tempestive riserve per perdita od avaria, il vettore non potrà considerarsi liberato da responsabilità ma dalla mancanza delle stesse si potranno ricavare elementi di contestazione per un eventuale reclamo.

Occorre evidenziare, tuttavia, che la norma in commento non prevede quale soluzione adottare nel caso in cui le parti non giungano ad un concorde accertamento dello stato della merce.

Una delle possibili soluzioni, per evitare che la norma in commento venga semplicemente disapplicata, può essere quella di far ricorso ad un terzo che possa esprimere un giudizio vincolante per le parti.

In tale ipotesi, sembra comunque necessaria la volontà congiunta del vettore e del destinatario di delegare ad un terzo la verifica dello stato delle merci. Non sembra altrimenti possibile che il giudizio di un terzo, richiesto da una sola parte, possa vincolare incontrovertibilmente come previsto dal n. 2 dell'art. 30 CMR entrambi i soggetti.

Nel nostro ordinamento l'applicabilità della norma potrebbe essere garantita dal disposto dell'art. 1697 c.c., secondo cui «il destinatario ha diritto di fare accertare a sue spese, prima della riconsegna, l'identità e lo stato delle cose trasportate. Se la perdita o l'avaria esiste, il vettore deve rimborsargli le spese».

2.– La riserva per ritardo nella riconsegna (art. 30, n. 3 CMR).

L'art. 30, n. 3 CMR prevede infine la riserva per ritardo nella riconsegna che, per gli effetti preclusivi che la caratterizzano, presenta maggiori analogie con l'ipotesi della verifica in contraddittorio (art. 30,

n. 2 CMR), piuttosto che con le riserve previste dal n. 1 del suddetto articolo.

La riserva per ritardo nella riconsegna prevede infatti, 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.

3. La competenza giurisdizionale nella CMR (art. 31).

Secondo l'orientamento dominante, che si ritiene di dover condividere, l'art. 31 della CMR fissa delle precise regole in materia di competenza processuale, che derogano alle norme nazionali di giurisdizione ⁽²¹²⁾.

Tale norma prevede che:

⁽²¹²⁾ R. LOEWE, cit., p. 387. Sul punto si veda anche J. D. HELM, *Grosskommentar*, cit., 512; G. SILINGARDI- A. CORRADO - A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 261 e ss.; A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 320 e ss.; T. BALLARINO, *Dir. int. privato*, cit., p. 206; S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 1101 e ss. Secondo invece l'orientamento minoritario il disposto dell'art. 31, n. 1, rinviando alla giurisdizione degli Stati, attribuisce agli stessi la funzione di determinare in base alla loro legge nazionale quale sia l'ordinamento competente.

“Per tutte le controversie concernenti i trasporti sottoposti alla presente Convenzione l’attore può adire oltre ai giudici dei Paesi contraenti designati di comune accordo dalle parti, i giudici del Paese sul cui territorio:

a) il convenuto ha la sua residenza abituale, la sua sede principale o la succursale o l’agenzia per il cui tramite è stato concluso il contratto di trasporto, o

b) si trova il luogo di ricevimento della merce o quello previsto per la riconsegna, e non gli è consentito adire altri giudici”.

Dalla lettura dell’art. 31, n. 1 CMR non sembra possano sorgere dubbi sulla possibilità che la stessa si estenda a qualsiasi controversia relativa al contratto di trasporto regolato dalla Convenzione stessa.

Pertanto si ritiene che la suddetta norma si estenda a tutte le controversie, tra vettore e mittente o destinatario ⁽²¹³⁾, a quelle promosse dal vettore, per il pagamento delle spese anticipate per conto del caricatore o destinatario per l’esecuzione del trasporto, ed anche a quelle

⁽²¹³⁾ In tal senso S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 1142, il quale, nella nota 754, ulteriormente precisa «che *l’incipit* dell’art. 31 CMR sembra assoggettare alle proprie regole di giurisdizione anche le controversie tra il vettore ed i terzi per danni cagionati dall’uno agli altri in occasione del trasporto pattuito col mittente: soluzione esclusa dal prosieguo della norma, dove è chiaro il riferimento esclusivo alle controversie insorte tra le parti del contratto di trasporto, soprattutto nell’attribuzione della competenza internazionale attraverso una clausola contrattuale».

per il risarcimento del danno conseguente alla completa inesecuzione del contratto stesso ⁽²¹⁴⁾.

Invero, con riferimento alla possibilità di estendere la disciplina della CMR anche all'ipotesi di inesecuzione del contratto, si ritiene di dover aderire alla tesi contraria di altra autorevole dottrina ⁽²¹⁵⁾.

Secondo tale orientamento, se si tiene conto del fatto che l'art. 1 CMR regola unicamente le vicende sostanziali del contratto di trasporto dal momento della consegna in poi, non sarà possibile applicare alla diversa ipotesi dell'inadempimento rispetto alla presa in consegna la norma di cui all'art. 31, n. 1, essendo tale tipologia di inadempimento estranea alla disciplina uniforme.

L'art. 31 CMR trova applicazione inoltre anche per le azioni extracontrattuali, in ragione di quanto disposto dall'art. 28 CMR.

⁽²¹⁴⁾ Così ancora S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 1142, il quale precisa che: «propendiamo per tale conclusione, considerato che la parte iniziale del disposto dell'art. 31 CMR parla non di questioni da risolversi secondo le regole della CMR ma di controversie in generale, inerenti i trasporti soggetti alla CMR e cioè quelli contrattualmente previsti a titolo oneroso e da eseguirsi su «gomma», quando i luoghi contemplati nel contratto per il ricevimento della merce da parte del vettore e per la riconsegna al destinatario siano in due Paesi diversi, di cui almeno uno aderente alla Convenzione». Conforme anche J. PUTZEYS, *Le contrat de transport*, cit., p. 373 e ss. Nello stesso senso G. SILINGARDI– A. CORRADO – A. MEOTTI– F. MORANDI, cit., p. 262, i quali tuttavia evidenziano che non è così pacifica l'estendibilità dell'art. 31 CMR alle azioni dirette ad ottenere l'esecuzione del contratto o il risarcimento del danno per la sua completa inesecuzione.

⁽²¹⁵⁾ A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 322, nota 35.

La prima parte dell'art. 31, n. 1 CMR riconosce ai contraenti la possibilità di stipulare una clausola di elezione della giurisdizione, scegliendo tra i giudici dei diversi Paesi aderenti.

La Convenzione non prevede una particolare forma per la suddetta clausola di giurisdizione, questo potrebbe determinare problemi di applicazione della stessa in quegli ordinamenti che prevedano, per tale accordo, la forma scritta ad *substantiam* almeno ad *probationem*.

Autorevole dottrina ⁽²¹⁶⁾ ha evidenziato che l'assenza nella CMR di una particolare forma per la clausola di giurisdizione non è qualificabile come un vuoto normativo. E ciò in quanto tale assenza deve essere interpretata nel senso che non esiste nessun vincolo di forma e che, di conseguenza, qualsiasi pattuizione potrà ritenersi valida purché la sua esistenza venga provata da chi intende servirsene.

Se la clausola di giurisdizione è riprodotta nella lettera di vettura, la stessa sarà vincolante anche per il destinatario ⁽²¹⁷⁾.

In ogni caso, l'efficacia della pattuizione sulla giurisdizione può risultare da qualunque documento diverso dalla lettera di vettura, cui abbia, in forma chiara e riconoscibile, aderito il destinatario ⁽²¹⁸⁾.

⁽²¹⁶⁾ Ancora A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 324, il quale ulteriormente precisa, a titolo di esempio, che «sarà valida anche una clausola contenuta nelle condizioni generali di contratto del vettore, purché conosciuta o conoscibile dal mittente, anche se non espressamente richiamata nella lettera di vettura».

⁽²¹⁷⁾ In tal senso si è espressa la dottrina e la giurisprudenza francese R. RODIÈRE, cit., p. 29-30; App- Paris, 14 novembre 1969; v. contra, App. Paris, 24 ottobre 1991.

Non sembrano esservi dubbi, inoltre, sulla possibilità che la clausola di giurisdizione possa essere predisposta nel momento della conclusione del contratto o anche successivamente ⁽²¹⁹⁾.

L'unico limite alla validità della clausola di giurisdizione sembra quindi essere la scelta di un Paese aderente alla CMR.

Le lettere a) e b) dell'art. 31, n. 1 CMR indicano una serie di competenze giurisdizionali alternative: la residenza per le persone fisiche ⁽²²⁰⁾, la sede per le imprese ⁽²²¹⁾, ed infine il luogo di ricevimento della merce o quello previsto per la riconsegna ⁽²²²⁾, con esclusione di qualsiasi altro giudice nazionale.

È oggetto di discussione il rapporto tra i criteri di giurisdizione di cui alle lettere a) e b) e la clausola sopra descritta.

⁽²¹⁸⁾ A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 324.

⁽²¹⁹⁾ In tal senso D. J. HILL- A. D. MESSENT, cit. p. 166.

⁽²²⁰⁾ Per A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 326, il criterio della residenza deve integrarsi con quello dell'abitudine della residenza, poiché lo stesso si ricava dal testo francese «*résidence habituelle*».

⁽²²¹⁾ La norma parla della sede principale o di una succursale o agenzia per il cui tramite è stato concluso il contratto di trasporto. D. J. HILL- A. D. MESSENT, cit., p. 168, osserva che non si precisa se si tratti di sede legale o di quella effettiva. L'autore in ogni caso ritiene che la norma intenda quella effettiva.

⁽²²²⁾ «La lett. b) si richiama ad elementi oggettivi e, se esclude qualsiasi rilievo al luogo del sinistro, identifica come criterio di collegamento il posto in cui ha avuto luogo la presa in carico (e si deve trattare dell'effettivo e non solo programmato svolgimento di questa operazione) e quello previsto per la riconsegna, il quale potrà anche variare nel corso dell'esecuzione del viaggio, ad esempio per l'esercizio, da parte del mittente, del diritto di contrordine », così testualmente G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 270.

In particolare, ci si chiede se le giurisdizioni individuate in virtù delle suddette lettere siano alternative o concorrenti con quella o quelle risultanti dall'accordo di giurisdizione, con la conseguenza che l'attore, pure in presenza di tale patto, potrebbe scegliere tra una delle altre giurisdizioni indicate nelle lettere a) e b), o se al contrario, si deve ritenere che tale accordo abbia l'effetto di escludere le altre giurisdizioni indicate dall'art. 31 CMR.

La soluzione predominante è quella della alternatività o concorrenza dei diversi criteri di giurisdizione indicati dalla CMR, poiché gli stessi sono espressamente qualificati dalla Convenzione come aggiuntivi (*en dehors/ in addition*) l'uno all'altro ⁽²²³⁾.

Tale soluzione, a parere di chi scrive, potrebbe risolvere definitivamente anche la diversa questione interpretativa della opponibilità al destinatario della clausola di giurisdizione concordata tra mittente e destinatario che, come visto sopra, è comunque considerata, dalla dottrina prevalente, validamente opponibile al ricevitore.

Se infatti l'accordo delle parti sulla giurisdizione non produce l'automatica esclusione delle altre giurisdizioni individuabili a norma delle lettere a) e b), il destinatario (quale attore) potrà liberamente scegliere se aderire alla clausola o se preferire una delle altre giurisdizioni indicate dall'art. 31 della CMR. In tal modo sembra potersi affermare che la clausola di giurisdizione è valida, ma certamente non vincola il destinatario alla sua applicazione. Perciò se il destinatario

⁽²²³⁾ In tal senso S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 1137; contra G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 264.

chiama in causa il vettore, quest'ultimo non potrà eccepire il difetto di giurisdizione perché il destinatario non ha instaurato la causa nel Paese scelto dai contraenti in quanto, come visto sopra, la clausola di giurisdizione, conclusa tra i contraenti, non elimina gli altri criteri per la determinazione della giurisdizione ma ad essi si aggiunge. Nel caso in cui, al contrario, attore sia il vettore o il mittente, il destinatario non potrà contestare la giurisdizione pattiziamente indicata dalle parti contraenti, poiché aderendo al contratto tale clausola (riprodotta nella lettera di vettura o altrimenti comunicata) diviene a lui validamente opponibile.

Secondo un orientamento giurisprudenziale minoritario, l'art. 31 CMR determinerebbe anche la competenza territoriale all'interno della giurisdizione dello Stato.

Tale tesi è contestata con l'argomentazione che l'art. 31 CMR si riferisce esclusivamente alla giurisdizione e non prevede *fori* determinati, come avviene invece per la Convenzione di Varsavia (art. 28) o di Montreal (art. 33), pertanto la competenza interna è di conseguenza determinata dalla *lex fori* ⁽²²⁴⁾.

Gli Stati aderenti, pertanto, per determinare la competenza territoriale interna dovranno applicare a titolo suppletivo le proprie regole di procedura. Tuttavia, se pure tale interpretazione maggioritaria è

⁽²²⁴⁾ Sull'argomento si veda S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 1136 e ss., anche per i numerosi riferimenti giurisprudenziali.

corretta, non si può non evidenziare che la stessa ha sollevato delicate questioni esegetiche ⁽²²⁵⁾.

E ciò in quanto la mancanza nella CMR di regole uniformi sulla competenza comporta il rischio che le regole processuali dello Stato dotato della potestà giurisdizionale ai sensi dell'art. 31, n. 1 CMR, non consentano di individuare, all'interno di quello, il giudice competente, soprattutto per territorio, a decidere sulla controversia nascente dal contratto di trasporto internazionale terrestre ⁽²²⁶⁾.

Si è allora affermato, in giurisprudenza ⁽²²⁷⁾, che lo Stato contraente, investito della giurisdizione ex art. 31, n. 1 CMR, non può comunque rifiutarla qualora lo stesso abbia un legame sufficiente con la controversia e il suo rinvio sia conforme a una buona amministrazione della giustizia ⁽²²⁸⁾.

3.1 Il principio di prevenzione (art. 31, n. 2 CMR).

La possibilità di ricorrere a diverse competenze giurisdizionali a norma dell'art. 31, n. 1 CMR, non può tradursi in pluralità di giudizi, che

⁽²²⁵⁾ G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 270 e ss., ai quali si rinvia per un approfondimento dei problemi legati all'individuazione del foro competente territorialmente.

⁽²²⁶⁾ C. TUO, *Alcune riflessioni sulla portata applicativa della CMR*, cit., p. 193 e ss.

⁽²²⁷⁾ Cass. Francia, ch. comm., dicembre 2001, cit e App. Rouen, 2 ch., 30 marzo 2006.

⁽²²⁸⁾ Sull'argomento si veda S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 1138, il quale condivide tale orientamento.

potrebbero essere contrastanti, tra le stesse parti e per la medesima questione.

Per tale ragione l'art. 31, n. 2 CMR esclude che per la medesima controversia, per la quale un giudice competente abbia o debba emettere una decisione, sia proposta una nuova azione dinnanzi ad altro giudice.

L'art. 31, n. 2 CMR applica pertanto alle azioni giudiziarie il principio della prevenzione per evitare il *simultaneus processus* ⁽²²⁹⁾.

Pertanto, se viene sollevata l'eccezione di pendenza della causa davanti ad altro giudice, quello successivamente adito dovrà dichiarare la propria carenza di giurisdizione.

L'unica eccezione al principio della prevenzione è data dall'ipotesi in cui la sentenza pronunciata nel primo procedimento promosso non possa essere eseguita nello Stato in cui è introdotta la nuova causa.

Si ritiene che la suddetta eccezione trovi la sua giustificazione nella necessità di «evitare che esistano casi di decisione *inutiliter data* che impediscano una successiva decisione efficace»⁽²³⁰⁾.

Si deve tuttavia evidenziare che manca in giurisprudenza una opinione univoca su cosa si debba intendere per «*même cause/same*

⁽²²⁹⁾ In tal senso A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 328; G. SILINGARDI A. CORRADO – A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 274, per il quale il concetto di litispendenza previsto dalla norma in commento «non presenta sostanziale diversità rispetto alle categorie e costruzioni cui esso ha dato luogo nel nostro ordinamento, cosicché non si dovrà certo escludere la litispendenza per una diversa qualificazione della fattispecie purché l'azione sia la medesima, nè è necessario che nel secondo procedimento le stesse parti appaiano rispettivamente come attore o convenuto».

⁽²³⁰⁾ Così, A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 328.

grounds controversia che determini litispendenza o *la exceptio iudicati*, nel caso in cui vengano a confronto, al riguardo, un'azione per l'accertamento negativo ed una per l'affermazione della responsabilità del vettore e per ottenere conseguentemente una sua condanna al risarcimento dei danni»⁽²³¹⁾.

3.2. Il riconoscimento delle sentenze in materia di trasporto internazionale di merci su strada (art. 31, nn. 3, 4 e 5 CMR).

L'art. 31, n. 3 della CMR prevede che la sentenza pronunciata da un giudice di un Paese contraente e divenuta esecutiva in tale Paese diviene, ugualmente, esecutiva in qualsiasi altro Stato aderente alla Convenzione.

L'esecutività della sentenza non è immediata, in quanto è subordinata ad una procedura nazionale di dichiarazione di efficacia da parte degli altri Paesi contraenti.

Tale procedura non può in ogni caso comportare un riesame nel merito della sentenza pronunciata e resa esecutiva in altro Paese contraente, anche se ciò sia considerato possibile dalla normativa nazionale dello Stato che procede alla dichiarazione di efficacia della sentenza.

La *ratio* di tale previsione è data non solo dalla necessità di garantire la rapidità del procedimento ma anche dall'opportunità di

⁽²³¹⁾ Così testualmente, S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 1143.

evitare che la medesima controversia, una volta risolta, venga riesaminata, con esiti eventualmente diversi ⁽²³²⁾.

Il n. 4 dell'art. 31 CMR, dopo aver precisato che le disposizioni del n. 3 si applicano alle sentenze pronunciate in contraddittorio, in contumacia ⁽²³³⁾ ed alle transazioni giudiziali, indica le sentenze per le quali è invece esclusa la generale esecutività nei Paesi contraenti.

La prima ipotesi prevista n. 4 dell'art. 31 CMR, si riferisce a quelle decisioni che sono dichiarate esecutive solo provvisoriamente ⁽²³⁴⁾ la seconda, alle sentenze che condannano l'attore alla corresponsione di un risarcimento del danno e delle spese (per lite temeraria o per comportamento processuale sleale).

Infine il n. 5 dell'art. 31 CMR, esclude a carico dei cittadini di uno Stato contraente, che hanno il domicilio o una sede di affari in un Paese aderente alla Convenzione, qualunque *cautio judicatum solvi* ⁽²³⁵⁾.

⁽²³²⁾G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 276.

⁽²³³⁾ A seguito di quanto previsto dai nn. 3 e 4 dell'art. 31 CMR, non sarà quindi possibile che trovi applicazione l'art. 798 c.p.c., che prevede il riesame nel merito delle controversie contumaciali.

⁽²³⁴⁾ Tuttavia non è escluso che tali decisioni possano essere riconosciute ed eseguite ove lo consenta l'ordinamento del giudice adito. E ciò in quanto la Convenzione esclude per tali decisioni solo il riconoscimento della loro generale esecutività per i Paesi membri, ma non esclude né vieta che l'esecutività possa essere localmente ammessa. In tal senso, A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 330; G. SILINGARDI–A. CORRADO – A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 276.

⁽²³⁵⁾ S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 1144.

La ratio della norma è quella di favorire l'accesso alla giustizia, che potrebbe essere ostacolato da qualche legge interna di uno degli Stati contraenti ⁽²³⁶⁾.

4 La prescrizione delle azioni nel trasporto internazionale di merci su strada: sospensione e interruzione (art. 32 CMR).

La prescrizione delle azioni nascenti da trasporti sottoposti alla Convenzione in esame è regolata dall'art. 32 della CMR, a norma del quale le suddette azioni si prescrivono nel termine di un anno.

La CMR, conformemente a quanto previsto dalle altre Convenzioni uniformi, relative ai diversi settori dei trasporti, e dalle normative nazionali, particolarmente attente alle esigenze dell'impresa di trasporto, ha quindi privilegiato la scelta di un termine breve, cioè di termine inferiore a quello generale di prescrizione.

Il termine prescrizionale è elevato a tre anni qualora l'azione sia fondata sul comportamento doloso del convenuto o su colpa che, secondo la legge del giudice adito, è equiparata a dolo, estendendo in tal modo anche alla decadenza dal termine prescrizionale breve, la controversa formula adottata per determinate le ipotesi di decadenza dal beneficio del limite risarcitorio a favore del vettore.

⁽²³⁶⁾ G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 277.

Occorre tuttavia evidenziare che, contrariamente a quanto previsto per la decadenza dal beneficio del limite risarcitorio, che trova applicazione solo nei confronti del vettore e dei suoi dipendenti ed ausiliari, il termine di prescrizione triennale si estende non solo al comportamento doloso o colposo (equivalente a dolo) del vettore e dei suoi ausiliari e preposti, ma anche nei confronti del mittente e del destinatario nonché dei loro collaboratori.

E ciò in quanto l'art. 32 CMR non limita la sua applicazione al contratto di trasporto ma si estende a tutte le azioni nascenti da trasporti sottoposti alle norme uniformi, consentendo in tal modo di ricomprendere nel suo ambito applicativo sia le azioni a favore del vettore ⁽²³⁷⁾ che quelle contro il medesimo, contrattuali ed extracontrattuali.

Sotto tale profilo la normativa uniforme si differenzia dal nostro diritto interno che, in ipotesi di dolo o colpa grave del vettore, non

⁽²³⁷⁾ Si intendono ricomprese tutte le azioni intentate dal vettore per ottenere il corrispettivo, il risarcimento di eventuali danni o quanto dovuto per le spese, sul punto si vedano, G. SILINGARDI- A. CORRADO - A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 280, i quali inoltre precisano che «sono invece escluse ad esempio le controversie fra il mittente e lo spedizioniere - commissario, o le azioni intentate da chi gestisce i magazzini, o dal proprietario del veicolo, ed è probabilmente il caso più interessante, le liti insorte tra vettore e il creditore che aveva promesso di predisporre un carico anche per il viaggio di ritorno». Per la giurisprudenza francese sono sottoposte ai termini prescrizionali di cui all'art. 32 anche le azioni di garanzia, purché riferibili all'ambito di applicazione della CMR, in tal senso si vedano tra le altre App. Paris, 30 maggio 1984; Cass. France, 21 giugno 1982. Sull'argomento si veda anche per i diversi riferimenti giurisprudenziali S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 1160.

prevede l'innalzamento del termine di prescrizione annuale, con conseguente aggravamento nella disciplina uniforme della posizione non solo del vettore internazionale ma anche degli altri soggetti coinvolti nell'esecuzione del contratto di trasporto.

È evidente che 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 ⁽²³⁸⁾.

Particolarmente articolata, quantomeno rispetto alla nostra normativa interna, risulta essere inoltre la determinazione del momento da cui fare decorrere la prescrizione, poiché l'art. 32 CMR prevede tre diverse ipotesi, che hanno suscitato diversi problemi interpretativi. A norma dell'art. 32 CMR la prescrizione decorre:

«a) nel caso di perdita parziale, di avaria o di ritardo, dal giorno in cui la merce è stata riconsegnata;

⁽²³⁸⁾ Nel silenzio della norma si ritiene che per le modalità di proposizione dell'eccezione si rinvii alla legge nazionale del Paese giurisdizionalmente competente. In tal senso in dottrina, tra gli altri K. F. HAAK *The liability of the carrier under the CMR*, The Hauge, 1986, p. 302; R. LOEWE, *Note explicative*, cit. p. 491; A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada* cit., p. 345.

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».

I maggiori problemi interpretativi sono sorti con riferimento alla prima ipotesi, ci si è chiesto infatti cosa si debba intendere con il termine riconsegna.

Si condivide la tesi di chi sostiene che per riconsegna si debba intendere una consegna materiale della merce, cioè il passaggio della merce nella disponibilità materiale del destinatario, di modo che se questi rifiuta il carico si dovrebbe far riferimento alla generale ipotesi della lettera c) ⁽²³⁹⁾.

Con riferimento a quanto disposto dalla lettera b), si ritiene che per le spedizioni a collettame (groupage) la perdita totale o parziale e quindi la decorrenza della prescrizione debba essere valutata con riferimento al carico affidato dai singoli mittenti al vettore. Ne consegue che se solo un carico è andato perduto, allo stesso dovrà comunque applicarsi il

⁽²³⁹⁾ In tal senso K. F. HAAK, *The liability of the carrier under the CMR*, cit., p. 297; Per una disamina approfondita delle problematiche sulla riconsegna e per i riferimenti giurisprudenziali si richiamano G. SILINGARDI–A. CORRADO–A. MEOTTI–F. MORANDI, cit., p. 282; A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 341, nota 77; contra J. PUTZEYS, *Le contrat de transport*, cit. p. 389.

disposto della lettera b), anche nel caso in cui le altre partite di merce sono state riconsegnate agli altri destinatari ⁽²⁴⁰⁾.

Infine, la lettera c) dell'art. 32 CMR ha un valore residuale, dovendo trovare applicazione per tutte quelle fattispecie che non sono riconducibili alle lettere a) e b) dell'articolo in commento.

Autorevole dottrina ⁽²⁴¹⁾ ha sottolineato che non si può condividere un orientamento giurisprudenziale minoritario secondo il quale la lettera c) non possa trovare applicazione per i casi di perdita, avaria o ritardo se non sussistono i presupposti per l'applicazione delle lettere a) e b), con la conseguenza che sarebbe necessario rinviare alla legge nazionale. La tesi viene criticata con la corretta argomentazione che la lettera c), non esclude affatto la sua estensione alle azioni astrattamente considerate nelle prime due lettere dell'art. 32 CMR e poi perché la scelta di applicare per tali ipotesi il disposto della lettera c) è maggiormente corrispondente alla opportunità di risolvere nell'ambito della CMR, ogni problema interpretativo che la riguarda, evitando dove è possibile, come in questo caso, il rinvio alla legge del Paese giurisdizionalmente competente.

Si evidenzia che per le azioni di regresso tra vettori - alle quali si applicano per espresso richiamo dell'art. 39, n. 4 CMR le disposizioni

⁽²⁴⁰⁾ Vedi C. App. Bruxelles 16 novembre 1977, in *ETL*, 1980, p. 319.

⁽²⁴¹⁾ In tal senso G.SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 282; A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 341, nota 77; contra J. PUTZEYS, *Le contrat de transport*, cit. p.389.

dell'articolo 32 CMR - la prescrizione decorre o dalla data della sentenza definitiva che determina il risarcimento dovuto dal vettore internazionale, oppure, ove manchi tale decisione, dal giorno del pagamento effettivo del risarcimento calcolato secondo quanto disposto dalle regole uniformi.

Il momento del decorso dei termini prescrizionali di cui all'art. 32 n. 1 CMR non muta invece per la diversa ipotesi del contratto di subtrasporto, che si differenzia dal trasporto cumulativo di cui all'art. 34 CMR, per il fatto che il subvettore non diviene parte dell'originario contratto di trasporto tra il primo mittente ed il vettore poiché conclude con quest'ultimo un autonomo contratto di trasporto, dove il primo vettore assume la veste giuridica di mittente. Ne consegue che il subvettore si obbliga per l'esecuzione del contratto di trasporto unicamente nei confronti del submittente, e solo dinnanzi a quest'ultimo è direttamente responsabile.

L'art. 32, n. 2 CMR prevede che la prescrizione viene sospesa nei confronti del vettore dal reclamo scritto (art. 30 CMR), proposto dal soggetto legittimato ⁽²⁴²⁾.

Tale norma, a differenza di quanto disposto nel n. 1 del suddetto articolo, regola unicamente la prescrizione delle azioni contro il vettore,

⁽²⁴²⁾ Vedi S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 1165, il quale precisa che per soggetto legittimato si possa intendere anche colui che subentra nella posizione creditoria dell'avente diritto, tramite una cessione dei diritti. L'Autore riferisce l'ipotesi in cui l'assicuratore, dopo aver indennizzato il proprio assicurato per il danno alle merci trasportate può, con effetto sospensivo della prescrizione estintiva, inoltrare reclamo al vettore.

con esclusione quindi delle altre tipologie di azioni nascenti da trasporti sottoposti alla presente Convenzione, di cui si è ampiamente parlato nel precedente paragrafo.

Non vi è dubbio che, in questo caso, la forma scritta del reclamo è costitutiva tanto dell'effetto di sospensione della prescrizione, che della ripresa della decorrenza della stessa a seguito della reiezione del reclamo e della restituzione dei documenti ⁽²⁴³⁾.

Dottrina e giurisprudenza discutono invece sul contenuto del reclamo e del suo rigetto da parte del vettore, e se in quest'ultimo caso la mancata riconsegna dei documenti al danneggiato possa impedire il decorso della prescrizione.

Si ritiene che il reclamo, per quanto generico, debba comunque contenere tutte le indicazioni minime che consentano al vettore di decidere se accettare, anche parzialmente, le richieste del danneggiato, e che alla stesso sia allegata adeguata documentazione rispetto alle suddette richieste ⁽²⁴⁴⁾.

La cessazione dell'effetto sospensivo consegue ad un chiaro rifiuto di accettazione del reclamo da parte del vettore ricevente.

⁽²⁴³⁾ Così, A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 343.

⁽²⁴⁴⁾ Vedi S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 1166 e ss., il quale afferma, nota 819, che: «la questione del reclamo va risolta (ci sembra) alla luce della ragionevolezza e buona fede dei contendenti, nel senso che il reclamante deve in qualche maniera illustrare le proprie pretese, senza che la controparte possa esimersi dal pretendere, anch'essa, le opportune iniziative per decidere in ordine alle stesse».

In caso di accettazione parziale del reclamo, invece, 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.

Infine, ai sensi dell'art. art. 32, n. 3 CMR i reclami successivi riguardanti lo stesso oggetto – ovverossia la medesima pretesa e lo stesso fatto dannoso – non sospendono la prescrizione, a meno che non valgano a sospenderla od interromperla secondo l'ordinamento generale del giudice adito ⁽²⁴⁵⁾.

Il richiamo, operato dall'art. 32, n. 3 CMR alla *lex fori* del Paese giurisdizionalmente competente per la disciplina inerente alla sospensione o interruzione della prescrizione, non è certo privo di conseguenze.

Si potranno infatti verificare, nei Paesi aderenti alla Convenzione, notevoli differenze di trattamento che potrebbero indurre ad incentivare il *forum shopping* verso quegli Stati che consentano di superare, secondo la loro normativa interna, eventuali decorrenze del termine di prescrizione già maturate in altri Paesi aderenti.

In conclusione non si può non evidenziare che la CMR nulla dice per l'ipotesi, certamente possibile, in cui il vettore non risponda al reclamo, non sono infatti previsti limiti temporali entro i quali il vettore deve accogliere o rigettare il reclamo.

⁽²⁴⁵⁾ Così, A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 344.

Nel silenzio della norma, si può affermare che la sospensione potrebbe essere temporalmente indefinita in assenza di una risposta scritta del vettore. Nulla vieta al danneggiato di proporre comunque, nell'inerzia del vettore, azione contro quest'ultimo ⁽²⁴⁶⁾

5. L'arbitrato.

L'art. 33 CMR, in alternativa alla determinazione delle giurisdizioni a norma dell'art. 31, n. 1 CMR ⁽²⁴⁷⁾, prevede che il contratto di trasporto possa contenere una clausola che attribuisca la competenza ad un arbitro o collegio arbitrale a condizione che – a pena di nullità per effetto dell'art. 41 CMR – la clausola preveda che l'arbitro o il collegio arbitrale, designato dalle parti, applichi la Convenzione in commento ⁽²⁴⁸⁾.

⁽²⁴⁶⁾ Vedi S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 1168.

⁽²⁴⁷⁾ In tal senso R. RODIÈRE, *La C.M.R.*, cit., p. 29; D. J HILL- A. D. MESSENT, cit., p. 189; J. PUTZEYS, *Le contrat de transport*, cit., p. 381.

⁽²⁴⁸⁾ Si è tuttavia sostenuto che se la clausola arbitrale viene conclusa successivamente al momento in cui si è verificato il danno la limitazione dell'art. 33 CMR, relativa alla obbligatoria applicazione delle norme uniformi, possa ritenersi esclusa in virtù del principio della libera disposizione dei diritti spettanti alle parti. In tal senso R. LOEWE, *Note explicative*, cit., p. 492; contra A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 348, per il quale afferma che «la libertà di disposizione dei propri diritti non sussiste rispetto ad una norma imperativa, quale quella dell'art. 41 CMR, che ha come scopo di impedire che i diritti derivanti dal trasporto internazionale di merci su strada siano regolati diversamente da quanto prevedono le norme uniformi».

La *ratio* della disposizione è simile a quella espressa nell'art. 31 n. 1 CMR, con riferimento alla clausola di giurisdizione, ed è cioè quella di evitare che tali clausole determinino, mediante l'attribuzione della giurisdizione a Paesi od arbitri non aderenti, la disapplicazione della Convenzione per quelle controversie inerenti al contratto di trasporto, dalla stessa disciplinate.

La dottrina prevalente ⁽²⁴⁹⁾, con una interpretazione estensiva del disposto dell'art. 33 CMR, ritiene che la clausola arbitrale possa essere stipulata non solo contestualmente al momento della conclusione del contratto ma anche successivamente allo stesso, anche se, in quest'ultima ipotesi, essa leggerà esclusivamente le parti stipulanti o aderenti.

Nel caso in cui, invece, la clausola sia contenuta nel contratto stipulato originariamente tra mittente e vettore e riprodotta nella lettera di vettura, la stessa sarà vincolante per tutte le parti, mittente, vettore (anche per vettori successivi), ed infine destinatario o avente diritto alla riconsegna.

Si ritiene che per la validità della clausola compromissoria non sia richiesta una particolare forma, per cui vengono considerate valide, anche se certamente ipotesi rare, clausole arbitrali orali, se ammesse in

⁽²⁴⁹⁾ Vedi, G. SILINGARDI – A. CORRADO – A. MEOTTI- F. MORANDI, cit., p. 294.

rapporti fra Paesi le cui leggi non impongono la forma scritta per tali accordi ⁽²⁵⁰⁾.

Le sentenze arbitrali, alle quali non si estende il disposto dell'art. 31, n. 3 CMR, saranno riconosciute ed eseguite secondo le norme applicabili dal giudice dello Stato al quale si richiede il riconoscimento del lodo arbitrale.

Nel caso in cui gli arbitri non applichino la CMR, ad esempio per mancato richiamo nella clausola arbitrale, il Giudice adito, d'ufficio o su eccezione di parte, in applicazione dell'art. 41 CMR dovrà dichiarare non riconoscibile la decisione, non essendo la questione suscettibile di giurisdizione ⁽²⁵¹⁾.

⁽²⁵⁰⁾ A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 349.

⁽²⁵¹⁾ A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 352.

CONCLUSIONI

Sono ormai trascorsi quasi sessant'anni dalla entrata in vigore della CMR e, nonostante il successo che la stessa ha riscontrato per l'elevato numero dei Paesi aderenti, non si può non evidenziare che alcuni dei più rilevanti problemi interpretativi, che possono compromettere l'applicazione uniforme della Convenzione medesima, non sono stati ancora adeguatamente risolti.

Si deve tuttavia evidenziare che non tutti i dubbi esegetici sono legati al fatto che la disciplina uniforme è apparsa in alcuni passaggi disorganica o lacunosa ⁽²⁵²⁾.

In alcuni casi, infatti, l'applicazione della CMR è stata ed è compromessa da una erronea interpretazione degli Stati aderenti.

Tra tali Stati si deve purtroppo annoverare l'Italia, dove i giudici di legittimità, sebbene la giurisprudenza e la dottrina nazionale ed internazionale siano pressoché unanimi nel ritenere che la CMR sia normativa inderogabile (art. 41 CMR), continuano ad affermare ancora oggi che l'applicazione della Convenzione sia subordinata ad un accordo tra le parti.

La disciplina uniforme è, infatti, secondo l'orientamento della Cassazione, obbligatoria ed inderogabile ai sensi dell'art. 41 CMR

⁽²⁵²⁾ Ci si riferisce in particolare alle differenze tra il sistema delle riserve e quello della verifica in contraddittorio, tra vettore e destinatario, dello stato delle merci previsto dall'art. 30, n.1 CMR.

soltanto se espressamente richiamata dalle parti nella lettera di vettura (art. 6 n. 1 lett. k) ⁽²⁵³⁾ oppure in mancanza, attraverso pattuizioni tra le parti, anche orali, dimostrabili con qualunque mezzo di prova.

La suprema Corte, nell'erronea interpretazione dell'art. 6 n. 1 lett. k), trascura che l'unico presupposto per l'applicabilità del regime convenzionale è rappresentato dalla internazionalità del trasporto (art. 1 CMR), e cioè dal fatto che il luogo di partenza e quello di destinazione delle merci si trovino in due Stati diversi, almeno uno dei quali aderente alla Convenzione, a nulla rilevando la manifestazione di volontà delle parti.

Si spera pertanto che la Cassazione trovi il coraggio di modificare l'ingiustificata interpretazione della disciplina uniforme del trasporto internazionale di merci su strada, anche alla luce delle sempre più numerose interpretazioni dottrinali e giurisprudenziali (nazionali ed internazionali).

Si è giustamente osservato che l'erronea interpretazione della Cassazione potrebbe essere superata con l'intervento del legislatore nazionale, che mediante una «leggina integrativa della legge di esecuzione della CMR, può fornire l'interpretazione autentica delle

⁽²⁵³⁾ La prima pronuncia in tal senso è Cass. 28 novembre 1975 n. 3983, e ad essa molto spesso, salvo modifiche parziali e di scarso rilievo, hanno fatto esplicito riferimento le successive pronunce, talvolta limitandosi ad un semplice rinvio. Cass. civ., sez un. 1 marzo 1978, n. 1034; Cass. civ., 19 dicembre 1979 n. 6102; Cass. civ., 26 novembre 1980, n. 6272; Cass. civ., 19 giugno 1981, n. 1981, n. 402; Cass. civ., 29 ottobre 1981, n. 5708; Cass. civ., 10 giugno del 1982, n. 3537 Cass. civ., marzo 1983, n. 1708, 1708; Cass. civ., 24 maggio 1991 n. 5869 e tra le ultime Cass. civ., 7 febbraio 2006, n. 2529 in *Giust. civ. Mass.* 2006, 2.

condizioni di applicabilità della Convenzione, adeguandosi a quella uniformemente adottata dalla giurisprudenza di tutti gli Stati aderenti »⁽²⁵⁴⁾.

Il principale problema esegetico ⁽²⁵⁵⁾ determinato dalla formulazione della Convenzione è invece derivato dal disposto dell'art. 29, n. 1 CMR che, nel prevedere il rinvio alla legge del giudice adito per la determinazione della colpa equivalente a dolo ⁽²⁵⁶⁾, ha determinato i maggiori problemi di interpretazione della norma in commento, non solo tra i diversi ordinamenti giuridici, ma anche all'interno degli stessi.

Le difficoltà ermeneutiche legate al rinvio all'ordinamento del giudice adito, come giustamente ha osservato autorevole dottrina ⁽²⁵⁷⁾, potevano probabilmente essere evitate se il legislatore uniforme avesse tenuto nella giusta considerazione quanto era già avvenuto in passato con riferimento alla disciplina uniforme del settore aereo che, a sua volta, conteneva una norma - poi modificata per i problemi interpretativi che

⁽²⁵⁴⁾ Così L. TULLIO, cit., p. 125 e ss.

⁽²⁵⁵⁾ Le problematiche giuridiche sollevate da dottrina e giurisprudenza con riferimento all'applicazione della Convenzione sono davvero innumerevoli, si pensi ad esempio: alla discussione sull'estendibilità della responsabilità del vettore all'inadempimento del contratto di trasporto, che è una ipotesi di inadempimento contrattuale non prevista espressamente dalla CMR; al valore giuridico della clausola di giurisdizione; al problema del rinvio alla legge del giudice adito per la determinazione della competenza territoriale e la disciplina inerente alla sospensione o interruzione della prescrizione.

⁽²⁵⁶⁾ Formula infelicemente ripresa anche per la decadenza dalla prescrizione breve dall'art. 32 CMR.

⁽²⁵⁷⁾ In tal senso A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 238 e G. SILINGARDI - A. CORRADO - A. MEOTTI - F. MORANDI, cit., 226 e ss.

poneva ⁽²⁵⁸⁾ - di contenuto sostanzialmente analogo a quello dell'art. 29, n. 1 della CMR.

Le difficoltà interpretative dell'art. 29, n. 1, sono dovute anche alle differenti espressioni utilizzate nei testi ufficiali (francese ed inglese), in quanto l'espressione «*wilful misconduct*» non coincide con il concetto di «*dol*», essendo il primo termine riconducibile semmai alla nozione di «colpa con previsione», ovvero sia quel comportamento la cui conseguenza è qualcosa di meno di quando il danno è voluto, cioè del dolo ⁽²⁵⁹⁾.

Si ritiene comunque possibile superare tali difficoltà ermeneutiche tramite «un'autonoma interpretazione della regola nell'ambito della Convenzione intesa quale specifico sistema giuridico relativo al trasporto internazionale di merci su strada» ⁽²⁶⁰⁾.

E ciò in quanto l'interpretazione dell'art. 29, n. 1 CMR non può prescindere dall'obiettivo di unificazione della regolamentazione della

⁽²⁵⁸⁾ Si rinvia sul punto al paragrafo 3 del terzo capitolo.

⁽²⁵⁹⁾ Vedi A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 239, nota 139. In relazione all'art. 29, n. 1 CMR, si veda in particolare S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p. 1044, secondo il quale «proprio la scarsa dimestichezza dei sistemi di *common law* con la nozione di dolo ha alimentato l'opinione che il riferimento alla colpa ad esso equivalente non costituisca una seconda ipotesi di responsabilità del vettore (o dei suoi dipendenti o collaboratori nell'esercizio delle loro funzioni relative al trasporto) ma piuttosto un'alternativa da prendersi in considerazione solo quando il concetto di dolo sia sconosciuto al giudice adito».

⁽²⁶⁰⁾ Così testualmente A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 238.

responsabilità del vettore internazionale di cose su strada, che è alla base della stessa Convenzione ⁽²⁶¹⁾.

Nel preambolo della Convenzione si precisa infatti che «le parti contraenti riconosciuta l'utilità di regolare in modo uniforme le condizioni del contratto di trasporto internazionale su strada, specie per quanto concerne i documenti utilizzati per questo trasporto e la responsabilità del vettore, hanno convenuto quanto segue:».

Non sarebbe pertanto corretta una interpretazione dell'art. 29, n. 1 CMR che disciplini in modo diverso -a seconda dell'ordinamento giuridico che viene richiamato nel caso concreto - lo stesso comportamento del vettore.

Si è quindi sostenuto che la formula utilizzata nell'art. 29, n. 1, debba essere interpretata come «una serie di qualificazioni giuridiche del comportamento del vettore che, agendo contro il suo obbligo di diligenza crei per effetto di detto comportamento, un danno prevedibile ⁽²⁶²⁾».

In sostanza, l'elemento qualificante dell'interpretazione della norma in commento, al fine di giungere ad una applicazione uniforme della stessa, è il comportamento diligente che ci si attende dal vettore secondo le regole imposte dalla Convenzione, di modo che si possa giungere in

⁽²⁶¹⁾ O. J. TUMA, *Degré de la faute suivant l'art. 29 de la CMR. Il aperçu par pays*, in *European transport law*, cit., p. 153 e ss.

⁽²⁶²⁾ Così A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, cit., p. 240, il quale ulteriormente precisa che «poiché nei due testi (di eguale efficacia) si parificano due espressioni (dol e wilful misconduct) che uguali non sono nel significato giuridico corrente e si fanno seguire altre due equivalenze che tali non sono (faute equivalente a dol e default equivalente a wilful misconduct) è da ritenere che la norma debba essere interpretata autonomamente».

tutti i casi considerati, ad una parità di trattamento a prescindere dalla legge applicabile al caso concreto.

Tuttavia, i giudici nazionali, a tutt'oggi, nell'interpretare l'art. 29, n. 1 CMR non hanno finora considerato il preambolo e le altre disposizioni ad esso collegate preferendo una interpretazione isolata della norma, soggetta pertanto alla distorsione del diritto nazionale, con la conseguenza che l'uniformità perseguita dalla Convenzione rimane, con riferimento a tale norma, lettera morta ⁽²⁶³⁾.

Maria Elena Nurchi

⁽²⁶³⁾ O. J. TUMA, *Degré de la faute suivant l'art. 29 de la CMR. Il aperçu par pays*, in *European transport law*, cit., p.. 153.S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., p.. 1048, ha evidenziato che l'art. 29 CMR potrebbe anche essere sottoposto alla Corte internazionale di giustizia, per un sorta di interpretazione autentica ex art. 47, oppure ad una Conferenza di revisione ex art. 49 CMR.

BIBLIOGRAFIA

ALPA GUIDO, *La responsabilità del vettore nel trasporto di cose su strada: problemi attuali e profili di una riforma*, in *Giur. it.*, 1981, I, 1, p. 1737 ss.

ANTONINI ALFREDO., *Corso di diritto dei trasporti*, Milano 2008.

ARDITO VINCENZO, *Trasporto internazionale e derogabilità della Convenzione di Ginevra*, in *Contratti*, 2006, p. 364 ss.

ASQUINI ALBERTO , *Trasporto di cose (contratto di)*, in *Nov.mo dig. it.*, p. 589.

BARASSI LUDOVICO, *La teoria generale delle obbligazioni*, III, 1948, p. 362.

BARCELLONA PIETRO, *Diritto privato e processo economico*, Napoli 1977.

BERLINGIERI FRANCESCO., *Charter-party e Paramount Clause*, in *Dir. mar.* 1997, p. 1010 ss.

BERLINGIERI FRANCESCO., *La disciplina della responsabilità del vettore di cose*, Milano, 1978.

BIANCA C. MASSIMO, *Dell'inadempimento delle obbligazioni, art. 1218-1229*, in *Commentario del codice civile*, a cura di A. SCIALOJA E G. BRANCA, *Libro IV, Delle obbligazioni*, Bologna-Roma, 1979, p. 23 e 185.

BOGGIO LUCA. , *La CMR è imperativa, ma il vettore internazionale non risponde* in *Dir mar.* 1999, p. 833 ss.

BRUNAT, L. *Commissionnaire au transporteur?* in *B.T.*, p. 446 ss.

BUONOCORE VINCENZO, *Il trasporto di cose*, in *Riv. intern. sc. econ. e comm.*, 1957, VI, p. 252 ss.

BUSTI SILVIO, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano 2007, in *Tratt. Cicu-Messineo*, XXVI, t. 1, Milano, 2007.

CARBONE SERGIO MARIA, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, già diretto da CICU e MESSINEO, XXXVI, Milano 1988.

CARBONE SERGIO MARIA, *Il diritto uniforme in tema di trasporti*, cit., p. 386.

CARBONE SERGIO MARIA-LUZZATTO RICCARDO, *I contratti del commercio internazionale*, in *Trattato Rescigno*, Torino 1984.

CARBONE SERGIO MARIA-MARESCA MAURIZIO, *Trasporto (dir. intern. Priv.)*, in *Enc. Dir.*, Milano, 1992, Vol. XLIV, p. 1222 ss.

CENDON P., *Il dolo nella responsabilità extracontrattuale*, Torino, 1974;
FIORE BARBARA, *La responsabilità del vettore di merci su strada: lata culpa dolo (non) aequiparatur*, in *Dir Trasp.* 2007, p. 840 ss.

CELLE PIERANGELO, *La Paramount Clause nell'evoluzione della normativa internazionale in tema di polizza di carico*, in *Dir mar.* 1988.

CIAN G., *Lata culpa dolo aequiparatur*, in *Riv. dir. civ.* 1983, p. 148.

CLARKE MALCOLM. A, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, London 1982.

COSTANZO ENZO, *Il contratto di trasporto internazionale CMR*, Milano, 1984.

COTTINO GASTONE., *Contratti Commerciali. Il trasporto e la spedizione*, in *Tratt. dir. comm.* diretto da Galgano, XVI, Padova 1991, p. 739

DURAND PAUL, *Les transports internationaux (ferroviaires et mixtes)*, Parigi 1963.

FADDA EMILIO, *Presupposti per l'applicazione della CMR. Finalmente la giurisprudenza cambia orientamento*, in *Giur. It.*, 1982, p. 415.

FERRARI FRANCO, *Forum shopping despite International Uniform Contract Law Conventions*, in *Int. Comp. Law Quart.*, 2002, p. 689.

FERRARINI S, *I contratti di utilizzazione della nave*, Torino, 1983.

FERRI GIUSEPPE., *Manuale di diritto commerciale*, 8^a ed., Torino, 1991.

FERRI GIUSEPPE., *Manuale di diritto commerciale*, Torino 1979.

FIORE BARBARA, *CMR: la giurisprudenza di merito ne conferma l'applicabilità anche in assenza di espresso richiamo nella lettera di vettura*, in *Dir. trasp.* 2002, p. 578 ss.

FIORE BARBARA, *La responsabilità del vettore di merci su strada: lata culpa dolo (non) aequiparatur*, in *Dir Trasp.* 2007, p. 840 ss.

FIoux JEAN-LUC, *Droit des transports terrestres. Marchandises, Déménagements*, Paris, 1987.

FRIGO MANLIO, *La pretesa derogabilità della CMR e i caratteri del diritto uniforme*, in *Riv. dir. int. proc.*, 1983, p. 94 ss.

GIORGIANNI MICHELE, voce: *Inadempimento. Diritto privato*, in *Enc. Dir.*, XX, Milano, 1970, p. 861 e 867.

GRIGOLI MICHELE, *Furto di merce trasportata su strada ed evoluzione normativa della responsabilità del vettore*, nota critica a Cass., 8 giugno 1979 n. 3268, in *Giust. civ.* 1980, I, 1981 ss.

GRIGOLI MICHELE, *Sull'applicazione della Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 relativa al trasporto internazionale di merci su strada*, in *Giust. civ.*, 1981, I, p. 296 ss.

HAAK K. F. *The liability of the carrier under the CMR.*, The Hague, 1986, p. 302

HELM J. G., *Grosskommentar HGB*, Berlino-New York, 1982.

HILL D. J – MESSENT ANDREW D., *Contracts for the international carriage of goods by road. Combined transport by Road*, London, 1984.

HILL D. J., *Carriage of goods by Road to the Continent*, in *ETL*, 1976, p. 182.

HÜGEL, *Drei OGH-Entscheidungen zur Frachtführerhaltung*, in *Juristische Blätter*, 1984, p. 58.

IANNUZZI MARIO, *Del trasporto*, in *Comm. c.c. Scialoja-Branca*, 2° ed. Bologna-Roma, 1970, p. 290.

IVALDI PAOLA, *Approccio c.d. sistematico e integrazione della disciplina uniforme applicabile ai trasporti*, in *Dir. mar.*, 1988, p. 756.

IVALDI PAOLA, *Diritto uniforme dei trasporti e diritto internazionale privato*. Quaderni di diritto commerciale, 113, Milano, 1990.

IVALDI PAOLA, *Wilful misconduct e colpa grave tra diritto internazionale e diritto interno*, in *Riv. dir. int. Priv. Proc.*, 1986, p. 372.

LA MATTINA ANDREA, *Trasporto di merci «sensibili» e responsabilità del vettore nella CMR*, in *Dir. mar.*, 2005, p. 864.

LEFEBVRE D'OVIDIO- PESCATORE- TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XI ed. Milano 2008.

LIBOUTON JACQUES, *Convention on the contract for International carriage goods by road*, in *ETL*, 1973.

LOEWE ROLAND, *Note explicative sur la Convention relative au contrat de transport interational de marchandises par route (CMR) du 19 mai 1956*, in *ETL* 1975, p. 408.

LOPEZ DE GONZALO MARCO, «*Diritto uniforme dei trasporti e «forum shopping»*», in *Dir. mar.*, 2009 p. 234 ss.

MARESCA MAURIZIO, *Ambito di applicazione della Convenzione di Ginevra sul trasporto di merci su strada del 1956 e ruolo della volontà delle parti*, in *Dir. mar.* 1981, p. 366 ss.

MASALA LAURA, *Paramount Clause*, in *Diritto della Navigazione* a cura di DEIANA, p. 295 e ss.

MENGONI LUIGI, *Obbligazioni di risultato e obbligazioni di mezzi*, in *Riv. dir. comm.*, 1954, I, 381.

MORANDI F., *La limitazione dell'obbligazione risarcitoria del vettore stradale di cose per ritardo nel sistema del diritto uniforme*, in *Trasporti*, 1995, p. 53 ss.

MOTTA FRANCESCO, *Sull'applicabilità della normativa di cui alla Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956, resa esecutiva in Italia con legge 6 dicembre 1960 n. 1621, modificata con legge 27 aprile 1982 n. 242*, in *Arch. Giur. circ.*, 2003, p. 767 ss.

NICKEL-LANZ, *La Convention relative au contrat de transport International de marchandise par route (CMR)*, Hamburg 1976.

PESCE ANGELO, *Il trasporto internazionale di merci*, Torino 1995

PESCE ANGELO, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada*, Padova 1984.

PESCE ANGELO, *La Convenzione sul trasporto terrestre di merci è diritto uniforme. Un errore della nostra Corte di Cassazione nel considerarla come diritto facoltativo*, in *Foro pad.*, 1980, I, c. 285.

PUTZEYS JACQUES, *L'article 2 CMR*, in *B.T.*, 1991, p. 87 ss.

PUTZEYS JACQUES, *Le contrat de transport routier de marchandises*, Bruxelles, 1981.

RENNER, *Is Elimination of Forum Shopping by Means of International Uniform Law an Impossible Mission?* in *Macquarie Jour. Bus. Law*, 2005, p. 119.

RESCIGNO PIETRO, *Manuale del diritto privato italiano*, Napoli, 1994, p. 661.

RIGHETTI GIORGIO, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990.

RIGUZZI MAURIZIO, *Aspetti della responsabilità del vettore nel trasporto stradale di merci*, in *Riv. giur. circ.*, 1978, p. 604 ss.

RIGUZZI MAURIZIO, *I contratti speciali. Il contratto di trasporto stradale*, in *Trattato di diritto privato*, diretto da BESSONE, vol. XIV, Torino, 2000, p. 155.

RIGUZZI MAURIZIO, *I lineamenti del regime di responsabilità del vettore: differenze tra il sistema del codice e quello delineato dalla Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 (CMR) con particolare riferimento al sistema dei cc. dd. «pericoli eccettuati»* in *Trasporti e turismo* a cura di A. ANTONINI – M. RIGUZZI, Torino, 2008

RODIÈRE RENÉ, *Droit des transports*, Paris, 1977.

ROSSELLO CARLO, *Brevi rilievi sugli orientamenti della giurisprudenza italiana in materia di concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale*, in *Dir. mar.* 1986, p. 605 ss.

ROSSELLO CARLO, *Tre questioni in tema di CMR: i presupposti di applicabilità della Convenzione in regime di trasporti misti o sovrapposti; la distribuzione dell'onere della prova relativa alla responsabilità del vettore*, in *Dir. mar.* 2002, p. 568 e ss.

SCALFI G., *Considerazioni sulla responsabilità del vettore nel trasporto terrestre per la perdita a causa di furto delle cose trasportate*, in *Resp. civ. prev.* 1975, p. 471.

SESTA M., *La responsabilità del vettore terrestre. Profili legislativi e dottrinali: 1865-1882*, in *Dir. mar.*, 1978, p. 41.

SILINGARDI GABRIELE –RIGUZZI MAURIZIO –GRAGNOLI ENRICO,
Trasporto internazionale di merci su strada e CMR, Roma, 1989.

SILINGARDI GABRIELE.–CORRADO ALESSANDRA–MEOTTI ANNA MARIA–
MORANDI FRANCESCO, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, Torino, 1994.

STORACE, *La competenza della Corte di Giustizia in materia contenziosa*, Napoli 1970.

TRACCI ANDREA E., *Trasporti in regine di CMR: note sull'orientamento dei giudici di merito circa i presupposti di applicabilità della Convenzione*, in *Dir. mar.* 2011 p. 1301 ss.

TULLIO LEOPOLDO, *Contratto di noleggio*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, XIV p. 454 Milano 2006.

TULLIO LEOPOLDO, *I contratti di charter party*, Padova 1981.

TULLIO LEOPOLDO, *La CMR convenzione di diritto uniforme*, in *Dir. trasp.*, I, 1992 p. 125

TUMA OTMAR. J., *Degré de la faute suivant l'art. 29 de la CMR. Il aperçu par pays*, in *European transport law*, V. 3, 2007, p. 355.

TUO CHIARA, *Alcune riflessioni sulla portata applicativa della CMR*, in *Riv. dir. internaz. Priv. e proc.* 2004, p. 193 ss.

VALAPERTA GIORGIO, *La CMR è facoltativa?*, in *Trasporti*, 1976, p. 100.

VAN OVEN, *Actio de recepto et actio locati*, in *Riv. dir. nav.*, 1956, I, p. 3.

VISENTINI GIOVANNA, *Osservazioni critiche sulla supposta esistenza di un principio di equiparazione della colpa grave* in *Dir. mar.*, 1981, p. 217.