Trasporti internazionali e principali Convenzioni

STUDIO LEGALE
DE ROBERTIS

Trasporto marittimo Convenzione di Bruxelles 1924

- a. «Vettore». Comprende il proprietario della nave o il noleggiatore che stipuli un contratto di trasporto con un caricatore;

- b. «Contratto di trasporto». Si riferisce solamente a contratti di trasporti per i quali una polizza di carico o altro similare documento che costituisca titolo sia stato emesso, in quanto tale documento si riferisca al trasporto di merci per mare, inclusavi ogni polizza di carico o altro simile documento come sopra emesso in virtù o in conseguenza di un contratto di noleggio, dal momento in cui questa polizza di carico o simile documento costituente titolo regola i rapporti fra un vettore e un possessore dello stesso;

- c. «Merci». Comprende le merci, le derrate, i beni e gli articoli di qualsiasi natura, eccetto gli animali e il carico che, in forza del contratto di trasporto, siasi convenuto di trasportare sulla coperta e sia così trasportato;

- d. «Nave». Significa qualsiasi bastimento addetto al trasporto di merci per mare;

- e. «Trasporto di merci». Comprende lo spazio di tempo che decorre dal momento in cui le merci sono caricate al momento in cui sono scaricate dalla nave.

Operatività

- il vettore, in base a qualsiasi contratto di trasporto di merci per mare, sarà soggetto agli obblighi e alle responsabilità e godrà dei diritti e delle immunità qui sotto indicate, relativamente alla caricazione, rimaneggiamento, stivaggio, trasporto, custodia, cura e scaricazione delle merci.
- Trasporto deve essere internazionale

applicabilità

- La Convenzione si applica a qualsiasi polizza di carico concernente un trasporto di merce fra porti di due Stati diversi, allorché:
- a) la polizza di carico è emessa in uno Stato contraente
- b) il trasporto ha luogo partendo da un porto di uno Stato contraente oppure
- c) la polizza di carico prevede l'applicazione della Convenzione indipendentemente dalla nazionalità della nave, del vettore, del caricatore, del destinatario o di qualsiasi altra persona interessata.

Stati firmatari

- Germania, Argentina, Belgio, Cile, Cuba, Danimarca e Islanda, Spagna, Estonia, USA, Finlandia, Francia, UK, Irlanda, India, Ungheria, Italia, Giappone, Lettonia, Messico, Norvegia, Paesi Bassi, Peru, Polonia, Portogallo, Romania, Serbia, Croazia, Slovenia, Svezia, Uruguay.

Vettore internazionale

- Il vettore, prima dell'inizio del viaggio e al principio dello stesso, sarà obbligato a esercitare la dovuta diligenza per:
- a. mettere la nave in condizioni di navigabilità;
- b. convenientemente equipaggiare, attrezzare, approvvigionare la nave;
- c. rendere le stive, i locali frigoriferi e tutte le altre parti della nave in cui le merci sono trasportate, sicure e atte a ricevere, trasportare e conservare le merci.

Polizza di carico

- Il vettore, dopo aver preso in consegna le merci, dovrà, a richiesta del caricatore, emettere a favore del caricatore una polizza di carico dalla quale risultino, fra le altre cose:

- a. le principali marche necessarie per l'identificazione delle merci, quali sono, per iscritto, fornite dal caricatore prima che cominci la caricazione di esse merci

- b. il numero dei colli e dei pezzi, o la quantità o il peso a seconda dei casi, giusta le dichiarazioni scritte del caricatore

- c. lo stato e la condizione apparente delle merci

inderogabilità

- Qualsiasi clausola, pattuizione o accordo in un contratto di trasporto, che esonerino il vettore o la nave da responsabilità per perdita o danno relativi alle merci, derivanti da negligenza, colpa o mancanza dei doveri e degli obblighi prescritti in questo articolo o che diminuiscano detta responsabilità in modo diverso da quello stabilito in queste regole saranno nulli, e di non effetto.

Esonero di responsabilità

- Né il vettore / né la nave saranno responsabili delle perdite o dei danni sorgenti o risultanti da innavigabilità, salvochè cagionata da mancanza di ragionevole diligenza da parte del vettore per rendere la nave navigabile e per assicurarsi che essa sia convenientemente equipaggiata
- Ogni qualvolta una perdita o un danno sarà prodotto da innavigabilità, l'onere della prova per ciò che riflette l'esercizio della ragionevole diligenza, sarà a carico del vettore

Eventi esonerativi

- Né il vettore né la nave saranno responsabili per perdita o danno risultante o proveniente da:
- a. atti, negligenza, o colpa del capitano, dei marinai, del pilota, o dei preposti del vettore nella navigazione o nella amministrazione della nave;
- b. incendio, tranne se cagionato da fatto o colpa del vettore;
- c. rischi, pericoli e infortuni del mare o di altre acque navigabili;
- d. forza maggiore *(atto di Dio);*
- e. fatti di guerra;
- f. fatto di pubblici nemici;

Altri eventi esonerativi

- atto od omissione del caricatore o del proprietario delle merci, del suo agente o del suo rappresentante,
- salvataggio o tentativo di salvataggio di vite o beni in mare;
- calo in volume o in peso o qualsiasi altra perdita o danno risultante da vizio occulto, dalla natura speciale o dal vizio proprio delle merci;
- insufficienza d'imballaggio;
- insufficienza o non corrispondenza di marche;
- vizi occulti non avvertibili mediante la dovuta diligenza;
- qualsiasi altra cagione non proveniente da fatto o colpa del vettore o da fatto o colpa degli agenti o preposti del vettore, ma l'onere della prova incomberà al vettore

Limitazione della responsabilità

- A meno che la natura e il valore delle merci siano stati dichiarati dal caricatore innanzi l'imbarco e che questa dichiarazione sia stata inserita nella polizza di carico, il vettore e la nave non sono in nessun caso responsabili delle perdite o dei danni recati alle merci o concernenti queste ultime per una somma superiore a 666,67 unità di conto (es. diritti speciali di prelievo) per collo o unità o 2 unità di conto per chilogrammo di peso lordo delle merci perse o avariate, tenuto conto che è applicabile il limite più elevato.

- Né il vettore né la nave saranno in alcun caso responsabili per perdita o danno arrecato direttamente alle merci o in rapporto alle stesse, se la loro natura o il loro valore siano stati scientemente in modo erroneo dichiarati dal caricatore.

Ammontare dovuto

- L'ammontare totale dovuto è calcolato in riferimento al valore delle merci nel luogo e giorno in cui sono state scaricate conformemente al contratto, oppure nel giorno e nel luogo in cui avrebbero dovute essere scaricate.
- Il valore della merce è determinato secondo il corso in borsa oppure, mancando quest'ultimo, secondo il prezzo corrente sul mercato o, mancando l'uno e l'altro, secondo il valore abituale di merci di natura e qualità simili.

Diritti speciali di prelievo

- Sono un particolare tipo di valuta. Unità di conto del FMI Fondo Monetario Internazionale, il cui valore è ricavato da un paniere di valute nazionali per calcolare una sorta di comune denominatore.
- Scopo-> quello di rimpiazzare l'oro nelle transazioni internazionali. Fino al 1999 le valute che costituivano il paniere erano: il dollaro statunitense, marco tedesco, franco francese, sterlina britannica e yen giapponese. Successivamente al 1999 l'euro ha sostituito il marco ed il franco ed è entrata anche la moneta cinese.
- In euro attualmente circa € 842.68 per collo

Termine di prescrizione

- Ogni obbligo risarcitorio del vettore viene meno ove una azione giudiziaria nei suoi confronti non venga avviata entro il termine di un anno dalla data in cui le merci sono state riconsegnate o avrebbero dovuto essere riconsegnate nel luogo di destinazione.

- La perdita e le avarie subite devono essere fatte constatare dal destinatario, con riserva scritta o in contraddittorio, non oltre il momento della riconsegna, se si tratta di perdita o avaria apparenti, ovvero entro tre giorni se si tratta di avaria o perdita non apparente.
- In mancanza della riserva scritta o della constatazione in contraddittorio le merci si presumono consegnate dal vettore in conformità

Trasporto internazionale di cose su strada

- Convenzione di Ginevra del 1956 CMR
- Resa esecutiva in Italia nel 1960
- Trasporto deve avvenire su strada
- Non si richiede il requisito della professionalità del vettore, mentre rileva il carattere della onerosità del trasporto.
- Deve essere internazionale, luoghi di caricazione e di scaricazione delle merci siano situati in Stati diversi, dei quali almeno uno sia aderente alla Convenzione

Trasporto superposé

- Si tratta di un trasporto sovraposto ovvero quando il veicolo con il quale si esegue un determinato trasporto è a sua volta imbarcato su un altro mezzo (per mare, per ferrovia, per via navigabile interna o per via aerea)
- Ciò a condizione che vi sia almeno una tratta stradale e che le merci non siano mai scaricate dall'automezzo (attraverso la cd. Containerizzazione)

Lettera di vettura

- Documento attestante gli estremi del trasporto.
- Deve essere redatta in triplice copia, un originale destinato al mittente, il secondo di accompagnamento delle merci, il terzo rimane al vettore. Devono essere firmate dalle parti contraenti.
- Della inesattezza della lettera di vettura risponde il mittente laddove sia ascrivibile a lui l'incompletezza

Responsabilità del vettore

- Obbligo di custodia delle merci
- In caso in cui il vettore non riconsegni le merci o le consegni deteriorate, è tenuto a risarcire il danno
- Esonero della responsabilità laddove provi la colpa dell'avente diritto alla riconsegna della merce ovvero un vizio proprio della merce o altre circostanze che il vettore non poteva evitare
- La prova liberatoria spetta al vettore

Colpa dell'avente diritto

- 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

Diritto di risarcimento

- Termine di decadenza di sette giorni dal ricevimento della merce
- Commisurato al valore delle merci trasportate. La somma dovrà essere calcolata in base al valore delle merci nel tempo in cui il vettore le ha ricevute
- Fattori per la rilevazione del valore di mercato delle cose trasportate: prezzo di borsa, prezzo corrente di mercato, prezzo normalmente praticato in una contrattazione.
- In caso di ritardo il limite massimo risarcitorio è il prezzo del trasporto.

Limite massimo

- Tuttavia l'indennità non può superare 8,33 unità di conto per ogni chilogrammo di peso lordo mancante.
- Sono inoltre rimborsati il prezzo del trasporto, i diritti di dogana e le altre spese sostenute in occasione del trasporto della merce, interamente in caso di perdita totale e proporzionalmente in caso di perdita parziale
- non è dovuto altro risarcimento di danni

Prescrizione

- **tre ipotesi di decorrenza di prescrizione (1 anno)**
- **La prescrizione decorre:**
- Nel caso di **perdita parziale, avaria o ritardo** dal giorno in cui la merce è stata riconsegnata
- Nel **caso di perdita totale** dal trentesimo giorno dopo la scadenza del termine, dal sessantesimo giorno dal ricevimento merce
- In **tutti gli altri casi,** dal terzo mese dalla data di conclusione del contratto

STUDIO LEGALE
DE ROBERTIS