

# ***Organizzare il trasporto e la spedizione delle merci all'estero***

Dott. Mellano Giovanni Battista

Torino , 18 novembre 2020

- Gli attori: ruolo e responsabilità dello spedizioniere e del vettore
- Le spedizioni via terra, via mare, via aerea: le Convenzioni, le procedure e la corretta gestione dei documenti correlati
- Casi e consigli pratici per una gestione ottimale delle spedizioni in azienda
- Pandemia e risvolti operativi legati alle transazioni commerciali

# Tipologie di trasporto

- La scelta dipende da due fattori :
  - 1) tempistica
  - 2) tipologia prodotti
  
- Aereo , Marittimo, Terreste, Ferroviario

# Aereo

- Aspetti negativi: costo
- Prodotti: dimensioni modeste, piccoli frutti, pesce , verdura, elevato valore , capi campioni.
- In genere la spedizione viene effettuata sino all'aeroporto di destino

# Marittimo

- La maggior parte delle spedizioni avviene in container da 20 piedi – 6 x 2,50 x 2,50 e da 40 piedi – 12 x 2,50 x 2,50

Container 20' box, 40' box, 40 high cube, 20' open top, 40' open top, 20' flat rack, 40' flat rack, 20' reefer , 40' reefer

- In genere è utilizzato per merci di valore non elevato ed i tempi di consegna sono maggiori dell'aereo.

# Ferrovia

- Molto usato per trasportare i container dal porto agli interporti il trasporto avrebbe un costo del 50% inferiore rispetto al trasporto su gomma, ma a causa della mancanza di infrastrutture viene poco utilizzato ( distanza molto lunghe in genere sup. Ai 600 km)

# Trasporto merci - I soggetti coinvolti

- mittente, colui che richiede il trasporto ;
- vettore, colui che esegue il trasporto;
- destinatario, colui che riceve la prestazione del trasporto;
- caricatore, cioè l'impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sua sistemazione sul veicolo ;
- Spedizioniere , colui che conclude diversi tipi di trasporto
- Ed infine un aspetto molto importante: proprietario della merce.

**( Nell'uso comune molte volte si confonde il caricatore con il mittente)**

# Mittente

- è il soggetto che stipula il contratto di trasporto con il vettore, richiedendo la prestazione del trasporto. Il mittente, nel contratto di trasporto, è il creditore del trasporto medesimo. Per accertare a chi spetti la qualifica di mittente deve aversi unicamente riguardo alla persona che ha stipulato in nome proprio il contratto di trasporto. Il mittente è tenuto ad una serie di atti di cooperazione nei confronti del vettore per garantire una puntuale e corretta esecuzione del trasporto, e che, in tale ottica, deve innanzitutto provvedere alla consegna del carico al vettore, fornendogli le indicazioni ed i documenti necessari al trasporto. ;



# Vettore

- è il soggetto che si obbliga contrattualmente ad eseguire il trasporto con mezzi propri o con mezzi altrui (prendendo in quest'ultimo caso il nome di spedizioniere-vettore, ex art. 1741 CC). Può definirsi vettore dunque chi assume l'obbligo di trasportare le cose da un luogo ad un altro, unitamente alla obbligazione di custodirle e di conservarle integre fino al momento della loro riconsegna al destinatario. Per i trasporti svolti in modo professionale - cioè per conto di terzi - sono però necessari taluni adempimenti per la validità del contratto: l'esercizio abusivo dell'autotrasporto, cioè effettuato da impresa non iscritta all'Albo o sospesa, radiata o cancellata dallo stesso, comporta la nullità del contratto di trasporto stipulato dal vettore abusivo

# Destinatario

- è chi riceve la prestazione del trasporto, cioè il soggetto al quale devono essere consegnate le merci nel luogo di destinazione, normalmente persona diversa dal mittente, ma talora anche lo stesso mittente; si pensi, ad esempio, al caso in cui il mittente spedisca una merce alla propria filiale o stabilimento

# Caricatore

- cioè l'impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto.

# Proprietario delle merci

- cioè l'impresa o la persona giuridica pubblica che ha la proprietà delle cose oggetto dell'attività di autotrasporto al momento della consegna al vettore.

# Convenzioni

- Trasporti su strada – CMR Convention des Marchandise par route firmata a Ginevra 19/5/56 – Legge 6/12/60 n. 1621
- Trasporti aerei – Convenzione di Montreal del 28/5/1999 – Legge 10/1/2004 n. 12
- Trasporti marittimi – Convenzione di Bruxelles del 25/8/24 – Legge 7/4/39 – (Regole di Rotterdam del 2009)

# Documenti di trasporto

- Trasporti su strada: CMR
- Trasporti aerei : AWB
- Trasporti marittimi : BL

# Responsabilità

- Ai sensi dell'art.1693, co.1 c.c. “Il vettore è responsabile della perdita o dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario, se non prova che la perdita o l'avaria è derivata da caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio, o dal fatto del mittente o da quello del destinatario”.

# Limiti responsabilità

La responsabilità del vettore è espressamente disciplinata dall'art. 17 della Convenzione, che regolamenta in maniera uniforme le principali ipotesi:

- non riconsegna le cose oggetto di trasporto (perdita totale);
- le consegna solo in parte (perdita parziale);
- le consegna in condizioni deteriorate rispetto alla condizione iniziale di consegna delle merci stesse (avaria),



- Nel caso di dolo o colpa lui imputata il vettore risponde integralmente del valore della merce
  
- Diversamente.....

# Trasporto terrestre

Il risarcimento è calcolato in base al valore della merce nel luogo e nel tempo in cui il vettore l'ha ricevuta, ma non può superare 8,33 DSP (Diritti speciali di prelievo) per ogni chilogrammo di merce mancante, in mancanza di speciali dichiarazioni del mittente (effettuate prima della conclusione del contratto in modo da permettere al vettore di preventivare e concludere un contratto di assicurazione merci).

# Trasporto marittimo

- 2 DSP al kg. oppure 666,67 DSP per “package” o “unit”, ossia un collo individuale (il container si considera un package) e “unit” è l’unità di nolo (es. un metro lineare di rotabili).
- La scelta tra i due limiti spetta al danneggiato.

# Trasporto ferroviario internazionale

- 16,66 DSP al kg. (Convenzione Cotif/CIM).

# Trasporto aereo internazionale

- 17 DSP al kg. (Convenzione di Varsavia).
- Nel trasporto aereo internazionale regolato dalla Convenzione di Montreal il limite è stato aumentato a 19 DSP, a far data dal 30 dicembre 2009

# Trasporto “multimodale”

In base all’art.18 il vettore multimodale può limitare il proprio debito ad un importo parti a 920 DSP per collo o altra unità o a 2,75 DSP per kg. lordo di merce persa o avariata (a seconda di quale ammontare risulti più alto) nel caso in cui il trasporto multimodale comprenda una tratta via mare.

Oppure 8,33 DSP per kg. di peso lordo della merce persa o danneggiata ove non sia previsto un trasferimento via mare (notare che è lo stesso della Conv. CMR).

I danni causati da ritardo possono essere risarciti fino ad un massimo pari a due volte e mezzo il corrispettivo del trasporto pagato per le merci pervenute in ritardo se non eccedente il corrispettivo totale

# Avarie marittime

Il codice della navigazione prevede due tipi di avarie:

- Avarie particolari – in genere i danni che colpiscono le cose soggette a rischio marittimo dovuto a caso fortuito o di forza maggiore ( incendi – tempeste etc) Questi danni sono a carico del proprietario delle merci che potrà essere risarcito solo se si è assicurato contro il rischio di avaria particolare



# Le avarie marittime

- Avarie comuni sono i danni provocati da provvedimenti volontari presi dal comandante della nave per la salvezza comune ( art. 469 Cdn e regola A di York-Anversa) in questo caso i danni vanno ripartiti da tutti i soggetti interessati al buon esito del viaggio

- La legislazione ha origine antiche in principio in caso di naufragio vi era il diritto per gli abitanti delle coste di impadronirsi sia dei relitti in mare sia delle imbarcazioni. La prima forma si deve alla Lex Rhodia (origine greca) valida per il Mar Mediterraneo
- Oggi le polizze di carico fanno riferimento , per le avarie, alle regole di York e di Anversa

# Assicurazione

È un dato di fatto che le merci soggette a trasporto siano esposte a rischi di vario genere e possano subire danni di diversa natura, compresa la loro perdita parziale o totale. Nonostante il fatto che le precauzioni e gli accorgimenti adottati siano sempre più adeguati, i trasporti continuano a mantenere un elevato tasso di rischiosità. Il problema dell'assunzione del rischio da trasporto è, quindi, più che attuale. Spesse volte coloro che affidano le merci allo spedizioniere, operano nell'errata convinzione che quest'ultimo risponda in toto del perimento (perdita, distruzione, furto, ecc.) delle stesse. Al contrario, secondo la legge, lo spedizioniere è un mandatario che agisce in nome suo ma per conto del mandante (proprietario della merce) allo scopo di concludere un contratto di trasporto e portare a termine le operazioni accessorie che ne derivano. Lo spedizioniere dovrà assicurare le merci solo nel caso in cui riceva "un ordine scritto ed espresso del mandante" e in tal caso, colui che risponderà del danno materiale subito dalle merci sarà l'assicuratore. In mancanza di tale prescrizione esplicita, il vettore opera con una limitazione di responsabilità precisa e prevista dalle Convenzioni Internazionali in materia di trasporto

# Rimborso

- Nell'ipotesi di contratto di assicurazione per conto di chi spetta ( art 1891 cc) di cose mobili da trasportare da un luogo ad un altro, la titolarità dell'interesse tutelato dalla garanzia assicurativa, nell'ipotesi di perdite delle cose consegnate al vettore , va ravvisata in capo all'acquirente ( Cass. Sez 3 n. 6644 del 8/7/98) e non in capo al venditore ; ciò in applicazione art 1510 cod.civ in forza del quale il venditore, rimettendo al vettore le cose oggetto della vendita trasferisce la proprietà

# Lo spedizioniere internazionale

- Con il mandato di spedizione riceve dall'azienda l'incarico, ha il potere di rappresentanza (agisce a nome proprio ma per conto dell'azienda)
- Deve ricevere la lettera di istruzioni
- PER L'AZIENDA "SPEDISCE" LE MERCI, ossia sceglie il vettore idoneo per l'azienda, stipula con il vettore il contratto di trasporto, compie le operazioni accessorie
- VERSO L'AZIENDA E' RESPONSABILE
- Della scelta del vettore
- Delle operazioni accessorie
- Dell'assoluto rispetto della lettera di istruzioni o, se essa manca o è incompleta, del miglior interesse dell'azienda
- VERSO L'AZIENDA NON E' RESPONSABILE
- Dell'esito finale del trasporto, cioè della consegna della merce
- QUAL E' LA DISCIPLINA DELL'ATTIVITA' DELLO SPEDIZIONIERE?
- Le condizioni generali degli spedizionieri internazionali

# CONTENUTO DELLA LETTERA DI ISTRUZIONI ALLO SPEDIZIONIERE

1. Dicitura ben visibile: LETTERA DI ISTRUZIONI
2. Coordinate del mandante
3. Coordinate del mandatario (spedizioniere)
4. Coordinate del destinatario (se diverso dal mandante: può coincidere o no con il mandante a seconda del termine di resa)
5. Termine di resa della merce
6. Luogo di consegna della merce all'operatore di trasporto presso il suo centro di raccolta o del di lui ritiro (presso i locali del venditore)
7. Luogo di partenza effettiva se diverso dal luogo di consegna / di ritiro

## CONTENUTO DELLA LETTERA DI ISTRUZIONI ALLO SPEDIZIONIERE

8. Data ultima prevista per la consegna / il ritiro della merce o eventuale data antecedente a partire dalla quale la merce è disponibile per il ritiro presso il mittente
9. Data ultima per la partenza effettiva della merce se diversa dalla data di presa in consegna / ritiro
10. Luogo di riconsegna della merce al destinatario o di disponibilità per il ritiro
11. Data ultima di riconsegna della merce al destinatario, o a partire dalla quale può essere da lui ritirata
12. Indicazione allo spedizioniere che la merce a lui consegnata deve essere semplicemente tenuta a disposizione del destinatario o che, invece, deve essere spedita al destinatario
13. Modalità di trasporto da utilizzare
14. Mezzo / i di trasporto
15. Itinerario della spedizione (importante soprattutto ai fini assicurativi e doganali)
16. Prezzo della spedizione della merce, tempo e modo del pagamento
17. Valore dichiarato ai fini assicurativi del trasporto
18. Valore doganale dichiarato della merce / Declared Value for Custom

# CONTENUTO DELLA LETTERA DI ISTRUZIONI ALLO SPEDIZIONIERE

19. Valore doganale dichiarato della merce / Declared Value for Customs
20. Natura della merce
21. Avvertenze relative alla natura della merce spedita (fragile, ecc.)
22. Natura dei colli (sfusi oppure: pallet, scatole, fusti, sacchi, contenitori
23. IATA, ecc.)
24. Avvertenze relative alla natura dell'imballaggio (divieto dell'uso di ganci nel sollevamento, ecc.) e / o eventuali divieti (per esempio di trasbordo, di stivaggio sopra coperta, di sovrapposizione, di manovra a spinta, ecc.) e / o eventuali disposizioni precise e inderogabili riguardo la movimentazione dei colli (stivaggio, centraggio, fissaggio, fardaggio, ecc.)
25. Marcatura dei colli / marks (la sigla identica apposta su tutti i colli che compongono il carico e che lo rendono riconoscibile e inconfondibile agli addetti al trasporto, movimentazione e al compratore).
26. Numerazione dei colli / numbers progressiva e totale: p.e. 1/10, 2/10, 3/10 e così via fino a 10/10
27. Dimensioni, volume, peso (lordo, netto e talora nettissimo) di ciascun collo
28. Indicazione della unità di misura concordata per il conteggio del nolo
29. Indicazione della misura di capacità specifica per i soli carichi liquidi



# CONTENUTO DELLA LETTERA DI ISTRUZIONI ALLO SPEDIZIONIERE

30. Prezzo della merce per il compratore, tempo e modalità di pagamento (se in qualche modo lo spedizioniere ne è coinvolto ed esiste il rischio che qualche comportamento suo o del vettore lo pregiudichi)

31. Eventuali vincoli alla riconsegna della merce al compratore da parte del vettore (p.e. COD): è consigliabile prevedere, anche quando non espressamente richiesto dall'operatore, un compenso specifico per tale servizio; è altrettanto consigliabile indicare il termine ultimo entro cui girare al venditore il prezzo della merce vincolato alla consegna riscosso dall'operatore di trasporto, magari corroborato da una penale in caso di inosservanza

32. Notify (fiduciario, non obbligatorio, designato dal destinatario nel suo Paese, da avvisare tempestivamente e contestualmente al destinatario nell'imminenza dell'arrivo a destinazione della merce)

33. Voce doganale della merce (la codifica con cui la merceologia doganale individua quella merce)

34. Destinazione doganale

35. Estremi per l'eventuale rimborso del dazio (se è previsto, sempre che le spese e la burocrazia non lo rendano sconveniente)

36. Nome della nave (meglio se accompagnato dal nome della Compagnia o armatore cui appartiene)

# Contratto – Mandato di spedizione

Onde evitare di fare lunghi testi ogni qualvolta si avvia un'operazione di spedizione, si consiglia di fare un «contratto» o «mandato» tipo allo spedizioniere doganale, della durata di un anno e rinnovabile, che verrà poi integrato delle istruzioni e documenti delle singole spedizioni.

In questo modo si stabiliscono fin da subito obblighi e diritti delle parti, evitando/prevenendo liti future.

# VETTORE INTERNAZIONALE

- DALLO SPEDIZIONIERE (O DALL'AZIENDA) RICEVE l'incarico di eseguire il trasporto
- PER L'AZIENDA ESEGUE solo il trasporto
- VERSO L'AZIENDA E' RESPONSABILE dell'esecuzione del trasporto, cioè della consegna della merce al destinatario finale o al vettore successivo
- IN GENERALE RISARCISCE L'AZIENDA IN CASO DI
  - Mancata consegna
  - Ritardata consegna
  - Consegna parziale
  - Danneggiamento o perdita per danneggiamento
- PERO', IN GENERALE, NON SE CIO' SIA DOVUTO A caso fortuito, forza maggiore, insufficienza o difetto dell'imballaggio, vizio della merce, fatto proprio del mittente o del destinatario
- QUAL E' LA DISCIPLINA DEL VETTORE INTERNAZIONALE?
- Le Convenzioni internazionali dei diversi modi di trasporto

# Il contratto di trasporto (Artt. 1678 ss. c.c.)

Il contratto di trasporto ha forma libera

## La responsabilità del vettore

Il vettore risponde per la mancata esecuzione o il ritardo nel trasporto secondo le regola generale in tema di inadempimento (articolo 1218).

Il codice ha poi disposto una disciplina specifica per la custodia delle cose trasportate (detta responsabilità ex recepto):

*"Il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le consegna al destinatario". Costui può essere esentato da responsabilità solo nei seguenti casi:*

- *se il danno è derivato da caso fortuito; in linea di massima non costituisce caso fortuito il furto (Cass. 7533/2009), mentre può costituirlo – a seconda delle circostanze di tempo e luogo - la rapina.*
- *se il danno deriva dalla natura o dai vizi delle cose o dal loro imballaggio;*
- *se il danno deriva da fatto del destinatario o del mittente.»*

# Decreto legislativo 286/2005

Il contratto di trasporto formulato secondo quanto previsto dal D. Lgs. 286/2005 (e quindi per iscritto) sostituisce la scheda di trasporto.

Poiché non è semplice concludere un contratto di trasporto per ogni operazione, si consiglia di concludere un «contratto quadro» valevole per un tempo determinato (es. 1 anno), eventualmente rinnovabile, che va a completare la scarsa regolamentazione data nei documenti di trasporto.

Il contratto di trasporto tutela soprattutto dall'utilizzo di sub vettori di dubbia serietà.

## Decreto legislativo 286/2005- Elementi essenziali del contratto

- Nome e sede del vettore e del committente e, se diverso, del caricatore;
- numero di iscrizione del vettore all'Albo Nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi;
- tipologia e quantità della merce oggetto del trasporto, nel rispetto delle indicazioni contenute nella carta di circolazione dei veicoli adibiti al trasporto stesso;
- corrispettivo del servizio di trasporto e modalità di pagamento;
- luoghi di presa in consegna della merce da parte del vettore e di riconsegna della stessa al destinatario

In mancanza di uno di questi elementi il contratto si considera come non concluso in forma scritta

# ART. 7 D.LGS. 286/2005

se il contratto di trasporto di merci su strada è stipulato in forma scritta, il vettore, il committente, il caricatore ed il proprietario della merce devono assicurarsi che le modalità di esecuzione del trasporto pattuite siano compatibili con il rispetto da parte del conducente delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale di cui al d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), relative a:

- Sagoma limite (art. 61)
- massa limite (art. 62)
- limiti di velocità (art. 142)
- sistemazione del carico sui veicoli (art. 164)
- trasporto di cose sui veicoli a motore e sui rimorchi, anche in casi diversi da quelli di cui al comma 9 dello stesso articolo (art. 167)
- durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e cose (art. 174)

# ART. 7 D.LGS. 286/2005

In caso di accertato superamento, da parte del conducente del veicolo con cui è stato effettuato il trasporto, dei limiti di velocità di cui all'art. 142 d.lgs. 285/1992 o di mancata osservanza dei tempi di guida e di riposo di cui all'art. 174 del citato decreto, a richiesta degli organi di polizia stradale che hanno accertato le violazioni, il committente o, in mancanza, il vettore sono tenuti a produrre la documentazione dalla quale risulti la compatibilità delle istruzioni trasmesse al vettore medesimo, in merito alla esecuzione della specifica prestazione di trasporto, con il rispetto della disposizione di cui è stata accertata la violazione.



## IL CARICATORE – art. 7 D. Lgs. 286/2005

Ai sensi dell'art. 7, comma 7, del d.lgs. 286/2005, il caricatore è in ogni caso responsabile laddove venga accertata la violazione delle norme in materia di massa limite ai sensi degli artt. 61 e 62 del d.lgs. N. 285/1992 e successive modifiche e di quelle relative alla corretta sistemazione del carico sui veicoli, ai sensi degli artt. 164 e 167 del citato decreto.

Il caricatore, ai sensi dell'art. 12, comma 3, del d.lgs. 286/2005, oltre al committente ed al proprietario della merce, ha l'obbligo di accertarsi del legittimo esercizio da parte del vettore dell'attività di autotrasporto, in base a quanto disposto dall'art. 7, comma 2.

# TRASPORTI DI COSE VIA TERRA

Sono considerati documenti di trasporto in particolare i seguenti documenti:

- Lettera di vettura internazionale CMR o documento considerato equivalente dalla normativa nazionale dello Stato membro esportatore. e cioè:
- documenti di accompagnamento per il trasporto su strada;
- FCR (attestato di presa in consegna da parte dello spedizioniere – ove vi sia il nome del vettore);
- FCA (certificato di trasporto);
- documento equivalente a CMR che risponde ai requisiti della legge n. 47 (del 10.3.1965 DK);

## CONVENZIONE DEL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI VIA STRADA- CONVENTION MARCHANDISES ROUTIERES (CMR)

- PAESI ADERENTI: Austria, Belgio, Francia, Germania, Jugoslavia, Lussemburgo, Olanda, Polonia, Svezia, Svizzera, Bielorussia, Bulgaria, Danimarca, Estonia, Federazione Russa, Finlandia, Gran Bretagna, Grecia, Iran, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Marocco, Moldova, Norvegia, Portogallo, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca, Romania, Spagna, Tagikistan, Tunisia, Turkmenistan, Ungheria, Uzbekistan, Bosnia-Erzegovina, Croazia, Macedonia
- APPLICABILITA': Allorchè il luogo di partenza e di arrivo della merce si trovino in due Paesi diversi, purchè almeno uno di essi sia contraente
- DOCUMENTO DI TRASPORTO: E' una lettera di vettura, che riprende il contratto di trasporto e che viene chiamata anch'essa CMR

# OBBLIGHI DELLE PARTI

- Il vettore all'atto del ricevimento della merce ha l'obbligo di verificare l'esatta corrispondenza di quanto dichiarato sul CMR con la partita di merce ricevuta, tra l'altro lo stato apparente della merce e dell'imballaggio: se il vettore non eleva riserva alcuna, le merci ricevute si considerano conformi alle dichiarazioni sul CMR e il vettore si assume ogni responsabilità sulle merci fino al momento della riconsegna al destinatario o al vettore successivo
- Il mittente, invece, nel caso effettui il caricamento, ed eventualmente il centraggio, il fissaggio, il fardaggio della merce, assumendosene il rischio o non specificando il contrario, è responsabile di tutte le conseguenze di ciò. In questo caso l'onere della prova incombe su di lui
- Il mittente ha il diritto di: sospendere il trasporto, cambiare il luogo della riconsegna, cambiare il destinatario finale della merce, purché tenga indenne il vettore dalle diverse e maggiori spese da ciò derivanti: è il cosiddetto diritto di disposizione / contrordine

## Il vettore non è responsabile nei seguenti casi

1. Per vizio proprio (cioè originario) della merce
2. Per mancanza o difetto di imballaggio per le merci soggette (per loro natura) a cali o avarie se non imballate o imballate difettosamente
3. Per circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze non poteva ovviare
4. Per trasporto a cielo aperto se è previsto espressamente e menzionato nella lettera di vettura
5. Trattamento, caricamento, stivaggio o scaricamento della merce a cura del mittente o del destinatario o delle persone che agiscono per conto di questi
6. Per la natura di talune merci, che per loro natura sono soggette a perdita totale o parziale, ad avaria (specialmente per rottura, ruggine, deterioramento interno e spontaneo, essiccazione, colatura, calo normale o azione di parassiti o roditori), insufficienza o imperfezione dei contrassegni o dei numeri dei colli, trasporto di animali vivi
7. Per colpa dell'avente diritto: mittente (p.e. cattivo stivaggio, omesse o incomplete istruzioni per l'inoltro) e/o destinatario (p.e. cattivo magazzinaggio)
8. Per ordine dell'avente diritto non dipendente da colpa del vettore

## VALORE DELLA MERCE AI FINI DEL RISARCIMENTO

- a) Se comunicato al vettore, è quello comunicato della merce al momento della presa in carico
- b) Se il valore della merce non è comunicato al vettore, l'indennità è calcolata in base al valore della merce nel luogo e nel tempo del ricevimento da parte del vettore, e detto valore è stabilito in base al corso della borsa o, in mancanza, in base al prezzo corrente sul mercato o, in mancanza di entrambi, in base al valore ordinario delle merci della stessa qualità e natura

L'indennità non può comunque superare gli 8,33 DSP per kg. lordo di merce mancante, convertito nella moneta nazionale dello Stato da cui dipende il Tribunale investito della controversia, alla data della sentenza o ad altra data concordata dalle parti

## Risarcimento dei danni

**Per ritardo (oltre il termine convenuto o ragionevolmente necessario)**

- Se l'avente diritto prova che gliene sia derivato un pregiudizio, il vettore deve corrispondere un'indennità comunque non eccedente il prezzo del trasporto
- Possono essere reclamate dall'avente diritto indennità maggiori solo se sia stato dichiarato il valore della merce

### **Per avaria**

- Il vettore paga l'ammontare del deprezzamento, ma l'indennità non può eccedere i seguenti limiti
- La somma che sarebbe dovuta per perdita totale se l'avaria riguarda l'intera spedizione
- La somma che sarebbe dovuta per la perdita della parte deprezzata, se l'avaria è parziale



## TERMINE PER ELEVARE LE RISERVE

- 1. Nel caso di ritardata consegna, deve inoltrare la riserva scritta al vettore entro 21 giorni da quando la merce è stata messa a sua disposizione
- 2. Nel caso di sinistro apparente deve elevare riserva immediatamente alla riconsegna, sui documenti di trasporto
- 3. Nel caso di sinistro non apparente deve elevare riserva entro 7 giorni (esclusi domenica e festivi) dalla riconsegna, per iscritto

ATTENZIONE: La Convenzione CMR prevede che il vettore possa esentarsi da qualsiasi responsabilità per danni alla merce se riesce a provare che il danno è derivato da uno di quei rischi che la stessa Convenzione CMR classifica come “particolari” (p.e. il caricamento e lo stivaggio). Per cui se la vendita è EXW, anche se il vettore non ha elevato riserva alla partenza può ugualmente non rispondere del danno all’arrivo e pertanto legittima il compratore a rivolgersi per il danno al venditore

# TERMINE DI DECADENZA

1. 12 mesi, se il trasporto avviene in Europa
2. 18 mesi se il trasporto ha avuto inizio o fine fuori dall'Europa, a partire:
  - dal giorno in cui la merce è stata riconsegnata, in caso di perdita parziale, avaria o ritardo
  - dal 30° giorno dalla scadenza di un termine di resa convenuto o, in mancanza di un tale termine, dal 60° giorno dal ricevimento della merce da parte del vettore, in caso di perdita totale
  - 3 mesi dalla data della conclusione del contratto di trasporto, in tutti gli altri casi

## LETTERA DI VETTURA STRADALE CMR

- E' un documento dimostrativo, ma non rappresentativo della merce e viaggia sulla vettura insieme alla merce.
- Il CMR è costituito da n° 26 caselle
- Il CMR deve essere compilato al momento del caricamento delle merci, sia dal mittente (che compila o fa compilare sotto la sua responsabilità le caselle da 1 a 12 più 16,17,18), che dal vettore (che compila le caselle in grassetto, cioè tutte le altre, eccetto che la 20, a cura del destinatario), firmata da entrambi e infine restituita al mittente, una volta consegnata la merce al destinatario e firmata anche da lui (appunto nella casella 20)
- Le eventuali riserve del vettore vanno scritte nella casella 13

# CMR

## Caselle

- 1. Mittente
- 2. Destinatario
- 3. Luogo, Paese, data per la presa in carico della merce da parte del vettore
- 4. Luogo, Paese previsto per la riconsegna della merce al destinatario
- 5. Marche e numeri
- 6. Numero dei colli
- 7. Tipo di imballaggio
- 8. Denominazione della merce
- 9. Volume (mc.)
- 10. Peso lordo (kg.)
- 11. Specifiche ADR (solo per merci pericolose)
- 12. Istruzioni del mittente al vettore (facoltative)
- 13. Riserve del vettore (eventuali)
- 14. Vettore
- 15. Elenco e ripartizione delle varie spese di trasporto

# CMR

- 16. Indicazione di Porto Franco o di Porto Assegnato
- 17. Luogo e data di emissione del CMR
- 18. Timbro e firma del mittente
- 19. Timbro e firma del vettore
- 20. Timbro e firma del destinatario per merce ricevuta
- 21. Dati per l'accertamento della distanza con i passaggi di frontiera
- 22. Elementi di riferimento per il calcolo del prezzo del trasporto
- 23. Parte contraente del trasportatore
- 24. Mezzo di trasporto
- 25. Eventuali altri elementi che incidano sul prezzo del trasporto (in aggiunta a quelli della casella 22)
- 26. Coordinate eventuale mediatore e suo compenso

# TRASPORTO VIA FERROVIA

## CONVENZIONE DEL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI VIA FERROVIA- CONVENTION CONCERNING INTERNATIONAL TRANSPORT BY RAIL (CIM)

- **APPLICABILITA'**

Si applica a tutte le merci consegnate per il trasporto accompagnate da un documento di trasporto diretto e valido per il percorso che tocchi almeno due Paesi aderenti (fatte salve alcune eccezioni) e, aspetto importante e positivo, consente di porre in essere un unico contratto di trasporto

- **DOCUMENTO DI TRASPORTO**

Lettera di vettura ferroviaria (CIM)

- **LIMITE MASSIMO DI RISARCIMENTO**

Limite massimo senza dichiarazione di interesse alla riconsegna : 16,66 DSP per  
kg. lordo

## CONVENZIONE DEL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI VIA FERROVIA

- **RESPONSABILITA' DEL VETTORE:** Il vettore è responsabile quando la merce è a sue mani
- **CAUSE DI ESCLUSIONE DELLA RESPONSABILITA' DEL VETTORE**
  1. Vizio originario della merce
  2. Difetto di imballaggio
  3. Caso fortuito
  4. Forza maggiore
  5. Fatto proprio del mittente e / o del destinatario
- Secondo la COTIF il vettore può accettare obbligazioni e responsabilità anche maggiori, tramite la dichiarazione del caricatore dell'interesse speciale alla riconsegna
- **VALORE DELLA MERCE AI FINI DEL RISARCIMENTO**

Quello della presa in carico della merce da parte del vettore



# RITARDATA CONSEGNA

- 1) Per le spedizioni di piccole partite, dopo 24 ore per la spedizione e 24 ore per il per una frazione indivisibile di 200 km
- 2) Per le spedizioni a carro completo, dopo 12 ore per la spedizione e 24 ore per il trasporto per una frazione indivisibile di 400 km; però per la ritardata consegna non può superare il triplo delle tasse di porto: nel caso questo limite non appaia sufficiente, l'avente diritto può dichiarare l'interesse alla riconsegna, che è l'equivalente della dichiarazione del valore ma specifica del solo trasporto ferroviario, anche se nel trasporto ferroviario non esiste una vera e propria assicurazione del vettore

Tuttavia ai fini del computo dei termini non si calcolano i giorni festivi e, inoltre, per circostanza particolari possono essere aumentati dal vettore ferroviario.

# Trasporti ferroviari

## PERDITA DELLA MERCE

Quando le merci non sono messe a disposizione del destinatario entro 30 giorni dalla scadenza dei termini di resa

## TERMINE PER ELEVARE LE RISERVE

- Nel caso di sinistro apparente, immediatamente alla riconsegna
- Nel caso di sinistro non apparente, entro 7 giorni dalla riconsegna

TERMINE PER INOLTARE IL RECLAMO Entro 12 mesi, a partire:

1. dal giorno della riconsegna, perdita o ritardo
2. dal 30° giorno dalla scadenza del termine di resa nel caso di perdita totale
3. dal giorno in cui può essere esercitato il diritto, in tutti gli altri casi

# CIM

La CIM è costituita da n° 6 fogli, numerati da 1 a 5 bis, rispettivamente destinati per i seguenti usi

- 1 Originale, inviato al destinatario a cura della Ferrovia
- 2 Foglio di via, da inoltrare alla stazione ferroviaria di destinazione
- 3 Bollettino di arrivo, di competenza della Dogana presso la stazione di destinazione
- 4 Duplicato della lettera vettura, per il mittente; è la ricevuta di spedizione e la fattura del trasporto
- 5 Bollettino di spedizione, a fini di controllo, ritirato dalla Ferrovia al primo transito di uscita e inviato al controllo merci
- 5 Bis Bollettino contabile, documento contabile per usi interni della stazione di partenza

# Elementi richiesti dalla CIM

1. Nome e indirizzo del mittente
2. Stazione destinataria
3. Nome e indirizzo del destinatario
4. Destinazione della merce / designazione
5. Massa / peso netto o altra indicazione
6. Numero dei colli e descrizione dell'imballaggio (per le piccole partite)
7. Descrizione dell'imballaggio, della merce, delle marche
8. Numero di servizio del carro
9. Elenco dei documenti allegati e luogo dove andranno messi a disposizione
10. Dichiarazione doganale, se la destinazione è un Paese extra UE
11. Indicazione da parte del mittente delle spese e oneri che assume a proprio carico: tutto il resto sarà quindi a carico del destinatario
12. Eventuale affrancazione, cioè pagamento anticipato, solo per alcune merci
13. Timbro della stazione ferroviaria di partenza e data di partenza sul duplicato: è il perfezionamento del contratto di trasporto e, nel caso in cui la merce sia stata sdoganata all'esportazione, costituisce la prova dell'avvenuta esportazione
14. Eventuale dichiarazione da parte del mittente dell'interesse alla riconsegna, dichiarandone il valore, con applicazione del relativo sovrano

# LETTERA DI VETTURA FERROVIARIA

A trasporto ultimato la Ferrovia, nella stazione di arrivo, consegna al destinatario prescritto la lettera di vettura e la merce, contro il rilascio di una ricevuta e contro il pagamento delle spese residue (cioè di quelle di cui non si è fatto carico il mittente): quindi il destinatario con l'accettazione della lettera di vettura, si assoggetta automaticamente a pagare gli oneri a suo carico ed è questo il momento preciso in cui accetta la merce

Quanto alla compilazione, le parti del documento che devono essere compilate dalla Ferrovia sono quelle contornate in grassetto, mentre le parti di competenza del mittente sono quelle a sinistra del documento. Il mittente deve anche annullare con apposite linee le caselle inutilizzate. Però, in genere, la compilazione del CIM avviene più a carico degli agenti delle Ferrovie che dello speditore

# Trasporto via mare

# Polizza di carico marittima (BL)

- La polizza di carico marittima, conosciuta anche come Bill of Lading (B/L), è il documento principale in uso nel trasporto marittimo, che attesta l'imbarco della merce da un porto di partenza ad un porto di sbarco designato, su una nave specificamente indicata.
- Viene impiegata esclusivamente nel trasporto marittimo, fluviale e per acque interne, sia con riferimento ai contratti di noleggio per il noleggio di una nave, a tempo, a viaggio, a scafo, sia per quanto riguarda il trasporto di cose determinate.
- Per il trasporto di cose determinate essa riporta, nelle clausole stampate sul retro, le condizioni generali di trasporto, indicando la convenzione di riferimento.

# Bill of Lading

La Bill of Lading certifica, tra le altre cose, quale sia:

- il nome e il domicilio dell'incaricato del trasporto (cd. vettore);
- il nome e il domicilio del mittente (cd. caricatore);
- il porto di destinazione e, se nominativa, il destinatario della merce;
- la natura, la qualità e la quantità delle cose da trasportare, nonché il numero dei colli e le marche che li contrassegnano.
- La Bill of Lading consta, solitamente, di due originali di cui un primo non negoziabile rimane al vettore e un secondo rimane al caricatore, che ne curerà la trasmissione al destinatario della merce.



# Bill of Lading

- La Bill of Lading può anche essere nominativa, al portatore o all'ordine:
  - a) nominativa: in tale caso recano la clausola 'not negotiable unless consigned to the order of' seguita dal nome del destinatario
  - b) al portatore: Se al portatore sarà legittimato al ritiro della merce chi presenta il secondo originale del documento,
  - c) Se all'ordine sarà legittimato al ritiro chi dimostri di essere legittimo titolare del documento sulla base di una serie continua di girate.

# HBL o House Bill of Lading

Con questo termine si indica la Polizza di carico emessa dallo spedizioniere al mittente con le seguenti finalità:

- Ricevuta di spedizione della merce: quando viene emessa la HBL, il carico è stato effettivamente caricato su una nave.
- Documento di proprietà: pur non essendo completamente negoziabile, ha lo stesso scopo di una normale polizza di carico e deve essere consegnato in originale dall'importatore allo spedizioniere a destinazione al fine di ricevere il carico.
- Attestazione del contratto di trasporto in essere tra il cliente e lo spedizioniere

# Funzioni della Bill of Lading:

- certifica la presa in carico delle merci da parte del vettore marittimo e/o di un suo agente;
- comprova l'esistenza e il contenuto del contratto di trasporto inerente le merci in essa descritte;
- attribuisce al detentore del titolo il possesso delle merci e il potere di trasmettere tale possesso ad altri attraverso il suo trasferimento, che si perfeziona mediante girata, come un assegno.

## Caratteristiche della Bill of Lading

- è titolo di credito negoziabile, che si presta al trasferimento a terzi dei diritti sulle merci (anche durante il viaggio della stessa) mediante una semplice "girata";
- è titolo rappresentativo delle merci descritte nel documento, che consente al suo legittimo possessore (o portatore di buona fede) e solo a lui il ritiro delle merci a destino su presentazione dell'originale del titolo stesso;
- è titolo di credito contenente, quindi, tutte le caratteristiche dei titoli di credito come, ad esempio, la cambiale. È, infatti, titolo astratto avente valore ed efficacia indipendentemente dal contratto sottostante, è titolo letterale in quanto vale per quanto è riportato e contiene diverse dichiarazioni non suscettibili di interpretazioni. Contrariamente, però, alla cambiale è titolo causale, perché specifica la causa e i dati relativi al trasferimento;
- è titolo frazionabile, perché se il carico anche durante il viaggio viene rivenduto a più compratori, il vettore e/o il suo agente possono su richiesta dello speditore frazionare la polizza di carico in tanti ordini di consegna (delivery orders), a seconda di quanti saranno i destinatari della merce;
- rappresenta la fattura di nolo estero per la dogana di ingresso al fine del calcolo delle spese di trasporto da aggiungere al valore della merce per ottenere la cifra CIF
- viaggia separatamente dalla merce, in quanto titolo rappresentativo della stessa e, quindi, perviene al destinatario tramite una banca nel paese di destinazione con il vincolo di consegna solo a certe condizioni: ad esempio, il vincolo di pagamento nel caso di lettere di credito e/o di incassi documentari, poiché solo in tal caso il destinatario (consignee) potrà entrare in possesso e, quindi, svincolare il carico al suo arrivo in porto;

# Bill of Lading

- B/L "received for shipment": emessa dopo la presa in consegna della merce e prima del caricamento a bordo.
- B/L "shipped on board": emessa successivamente al regolare caricamento a bordo, quando, cioè, viene richiesta una polizza di carico "on board";

# BL – diverse tipologie

- Through Bill of lading (TBL) o polizza diretta (o anche cumulativa), che ha pari consistenza ed efficacia giuridica delle polizze shipped e si emette quando il trasferimento delle merci avviene cumulativamente attraverso più modalità di trasporto esercitate da più vettori nelle diverse tratte di itinerario, per il quale viene emesso un unico documento/contratto di trasporto, ma nel quale nessuno dei vettori si assume la responsabilità per il tratto precedente e successivo e, tanto meno, dell'intero trasporto.
- Combined for Shipment Bill of lading, molto in uso soprattutto nel trasporto containers e che nella pratica sta sostituendo quella cumulativa: viene emessa da uno dei vettori di un trasporto intermodale (i cosiddetti combined transport operators - CTO), oppure da uno spedizioniere particolare (il Multimodal Transport Operator o MTO), che nelle vesti di vettore contrattuale esercita il controllo su tutte le tratte di trasporto da egli stesso organizzato, neutralizzando anche i negativi effetti della segmentazione delle responsabilità tipica invece delle polizze cumulative (TBL).
- “Non vessel operating carrier bill of lading” in generale quelle emesse da un soggetto che si assume il trasporto ma non è proprietario della nave

# Caratteristiche della SWB:

- (a) non è titolo negoziabile, perciò non può essere trasferita a favore di terzi durante il viaggio;
- (b) viaggia insieme alla merce, contrariamente a quanto accade per la polizza di carico marittima (Bill of lading), che viaggia separatamente dalla merce;
- (c) non è titolo rappresentativo di merci e, quindi, consente a chi non è in possesso dell'originale del titolo, di disporre della merce, facendosi identificare come il legittimo destinatario della stessa (consignee);
- (d) è nominativa, poiché in essa viene indicato fin dal momento del suo rilascio il nome del soggetto legittimato a pretendere la riconsegna del carico dopo l'arrivo della merce nel porto di destino.

# Telex (Telex Release)

- Alcuni spedizionieri e alcune compagnie marittime offrono il rilascio delle merci tramite telex. Ciò significa che la polizza di carico può essere consegnata allo spedizioniere o all'agente dello spedizioniere direttamente all'origine; a seguire verrà ordinato all'ufficio di destinazione di rilasciare il carico al destinatario (in passato tramite telex, al giorno d'oggi principalmente tramite e-mail). In tal modo, il destinatario non dovrà esibire la polizza di carico originale allo spedizioniere a destinazione per poter ricevere il carico.
- Il vantaggio del rilascio via telex è che il mittente non ha bisogno di inviare la polizza di carico originale al destinatario.
- Attenzione: non possono essere emesse per la stessa spedizione BL e Telex Release





# Smarrimento polizza di carico - titolo di credito

- La polizza di carico è un titolo di credito e pertanto soggiace alla disciplina contenuta nel Titolo V “Dei Titoli di Credito” del Libro IV “Delle Obbligazioni” del Codice Civile all’articolo 1992 e seguenti.
- I titoli di credito sono documenti destinati alla circolazione che attribuiscono il diritto ad una determinata prestazione (per la polizza di carico, la riconsegna di un bene)

# Cosa succede?

- In caso di smarrimento, furto o distruzione di un titolo di credito (ivi inclusa la polizza di carico) il possessore può fare denuncia chiedendo l'ammortamento del titolo con ricorso presidente del tribunale del luogo in cui il titolo pagabile.
- Il Tribunale, fatti i dovuti accertamenti pronuncia con decreto l'ammortamento del titolo.

# TRASPORTO VIA AEREO

# LETTERA DI VETTURA AEREA / AIR WAY BILL (AWB)

La air way bill (AWB) / consignment note / lettera di trasporto aereo (LTA) / polizza di carico aerea è un formulario standard approvato dalla IATA, è composta da almeno n. 3 originali

n°1) colore verde firmato dal mittente, va al vettore

n°2) colore rosa firmato dal vettore e dal mittente, va al destinatario

n°3) colore azzurro firmato dal vettore, va al mittente

Almeno n. 6 copie:

n°4) colore giallo ricevuta di spedizione che firmerà il destinatario

n°5) colore bianco per la dogana di destinazione

n°6) colore bianco per il terzo vettore

n°7) colore bianco per il secondo vettore

n°8) colore bianco per il primo vettore

n°9) colore bianco per l'agente emittente la AWB

# Check list della lettera di vettura aerea

Mittente

Destinatario

Aeroporto di partenza

Aeroporto di destinazione

Numero del volo

Natura e qualità della merce (se rinfusa o in colli), dell'imballaggio

Marche e numeri

Dimensioni e volume

Nolo: porto franco o porto assegnato

Declared value for carriage / valore dichiarato ai fini del trasporto, per il risarcimento in DSP

Declared value for customs / valore dichiarato per la dogana

Amount of insurance / dichiarazione di valore ai fini assicurativi

Peso lordo

Notify

Firma del mittente

Firma del vettore

Indicazione dell'originale per il mittente

Tutti i termini e le condizioni del trasporto

# IN CASO DI DANNI...

# Cosa deve fare il ricevitore

- E' responsabilità del ricevitore:
  - Elevare le riserve
  - Conservare la merce al meglio in attesa del perito eventualmente nominato dall'assicurazione
  - Mettere in atto tutti i comportamenti / strategie per minimizzare il danno
  - Collaborare con il perito fornendo i documenti richiesti
  - Conclusi gli accertamenti peritali, vendere la merce più rapidamente e meglio possibile (cd. Vendita al meglio)
  - Senza la piena collaborazione del ricevitore, è molto difficile ottenere una buona e rapida riuscita della pratica di sinistro.



## LA COMPAGNIA ASSICURAZIONE RICHIEDERÀ LA SEGUENTE DOCUMENTAZIONE:

- Polizza assicurativa o certificato di assicurazione (originale debitamente approvato/sottoscritto)
- Polizza di carico (in trasporto aereo: polizza di carico aerea)
- Rapporto di carico
- Istruzioni per la spedizione
- Copia della lettera di risarcimento
- Risposta originale alla lettera di risarcimento
- Copie delle lettere in cui ritenete il trasportatore responsabile
- Fattura commerciale (l'assicurazione non paga più del danno effettivo)
- Packing List (inclusivo di Weight List)
- Lettera o Certificato del Carrier
- Qualsiasi altro documento riguardante la perdita e/o il danno che possa facilitare l'adeguamento del risarcimento.

# Pandemia e risvolti operativi

- La ICC insieme all'Area affari legali di Confindustria ha elaborato 8 Raccomandazioni per le aziende per fare fronte al problema dell'adempimento o mancato adempimento dei contratti seguito Covid-19.

# Premessa

Essendo l'epidemia espressamente prevista dalla ICC nella clausola come evento di forza maggiore, il fornitore non è tenuto a provare che l'evento sia fuori dal suo controllo e che non fosse prevedibile al momento della conclusione del contratto, ma solo che esso ha impedito la produzione o la spedizione della merce alle date stabilite. E, nel caso in cui il fornitore rifiutasse di consegnare la merce, pur essendo in grado di farlo (ad es. per poter soddisfare altri clienti) non sarà sufficiente che questi invochi l'epidemia, essendo anche necessario che provi la sussistenza di ulteriori circostanze che gli impediscono di adempiere ai propri obblighi, nel rispetto del terzo requisito della clausola.

**Ciò purchè la causa di forza maggiore ICC sia stata prevista nel contratto!**

# Raccomandazione n. 1

In primo luogo, è indispensabile revisionare tutti i contratti pendenti al fine di verificarne l'esatto contenuto ed in particolare:

1. Il termine entro cui devono essere eseguite le prestazioni;
2. Se il contratto contenga una clausola di forza maggiore (c.d. Force Majeure Clause);
3. Quale sia la legge applicabile al contratto (c.d. Choice of Law Clause).

# Raccomandazione n. 2

Se il contratto contiene una clausola di forza maggiore, è opportuno analizzare attentamente il contenuto di tale clausola. In particolare, si raccomanda di verificare:

- a. Se fra gli eventi contemplati dalla clausola siano inclusi: pandemia (ad es., pandemic; epidemics) e/o provvedimenti della pubblica autorità (ad es., quarantine restrictions; act of authority; acts of government);
- b. Laddove la clausola non contempli questi eventi fra quelli espressamente elencati, se siano compresi eventi affini e/o espressioni generali (es., extreme natural event; Act of God);
- c. In ogni caso, se – sulla base di quanto previsto nella clausola stessa - l'elenco contenuto nella clausola sia da considerarsi tassativo o meramente esemplificativo;
- d. Se sia previsto un termine entro cui notificare alla controparte l'evento di forza maggiore (c.d. Notice);
- e. Se la notifica debba essere inviata seguendo particolari prescrizioni (di contenuto o di forma) e/o se debba essere corredata da documentazione ulteriore (ad es., dichiarazione di una Camera di Commercio attestante la circostanza addotta quale forza maggiore).

# Raccomandazione nr. 3

## TERMINE DELLA NOTIFICA

È necessario che la notifica sia fatta secondo quanto prescritto nel contratto. In particolare:

- a. Se la clausola di Force Majeure prevede un termine entro cui si deve notificare l'evento alla controparte è necessario rispettare tale termine;
  
- b. Se la clausola prevede che la notifica debba avvenire “without delay” or “within a reasonable time” è necessario inviare la notifica senza indugio e il più tempestivamente possibile, ma anche nel silenzio del contratto, è opportuno che la notifica sia inviata senza indugio;

# Raccomandazione n. 3

La notifica deve indicare (oltre a quanto eventualmente previsto nel contratto):

- (i) l'evento impeditivo della prestazione (ad es., la dichiarazione dell'Organizzazione Mondiale della Sanità che ha accertato lo stato di pandemia; il provvedimento del Governo Italiano che ha imposto la chiusura delle attività produttive non essenziali);
- (ii) la data dell'evento impeditivo (che deve essere successiva alla conclusione del contratto);
- (iii) le ragioni che, in concreto e con riguardo alla singola impresa, rendono definitivamente o temporaneamente impossibile l'esecuzione della prestazione;
- (iv) gli sforzi che sono stati posti in essere per evitare e/o superare l'impedimento ad eseguire correttamente la prestazione.

# Raccomandazione n. 3

TRASMISSIONE DELLA NOTIFICA - La notifica deve essere comunicata:

(i) per iscritto;

(ii) secondo le modalità prescritte nel contratto ed in ogni caso con modalità che favoriscano la prova della sua ricezione (ad es., raccomandata con ricevuta di ritorno; pec);

(iii) all'indirizzo espressamente indicato nel contratto (o a quello della sede legale del destinatario)



# Raccomandazione n. 4

Se la clausola di Force Majeure prescrive che la notifica debba essere corredata da una certificazione emessa da una Camera di Commercio (vedere apposita Circolare per le modalità di rilascio) , è necessario munirsi di tale certificazione e verificare che questa sia emessa dalla Camera di Commercio indicata nel contratto.

Le dichiarazioni non sostituiscono l'onere della prova che deve essere offerto dalla parte che invoca la forza maggiore e consistente nel dimostrare che l'evento ha impedito l'esecuzione della prestazione e che è stato posto in essere ogni ragionevole sforzo per evitare o superare le conseguenze dell'evento impeditivo (cfr. Raccomandazione No. 5).

# Raccomandazione n. 5

non è sufficiente provare l'esistenza della pandemia o l'adozione delle conseguenti misure di contenimento ma è necessario che la parte che invoca la forza maggiore dimostri che, nel suo caso concreto, non fosse ragionevolmente possibile superare gli impedimenti che hanno reso impossibile l'esecuzione della prestazione.

Alla luce di ciò, al fine di poter assolvere l'onere della prova in un futuro contenzioso con la controparte, è necessario documentare tutti gli sforzi posti in essere al fine di superare gli impedimenti prodotti dal Covid-19.

# Raccomandazione n. 6

Le clausole di forza maggiore spesso contemplano in capo alla parte vittima dell'evento l'obbligo di mitigare i danni. Tale obbligo, anche se non espressamente previsto nel contratto, dovrà essere comunque adempiuto alla luce delle norme imperative applicabili al contratto.

Alla luce di ciò, è necessario che la parte che invoca la forza maggiore compia ogni ragionevole sforzo per ridurre i danni sofferti dalla controparte e documenti tali sforzi al fine di poterne fornire la prova in un futuro possibile contenzioso.

# Raccomandazione n. 7

Una volta che l'evento di forza maggiore è venuto meno è necessario darne pronta comunicazione alla controparte e riprendere immediatamente l'esecuzione della prestazione.

È necessario che tale comunicazione sia fatta nei termini previsti nel contratto o, nel silenzio del contratto, con le stesse modalità con cui è stata fatta la notifica (cfr. Raccomandazione No. 3).

# Raccomandazione n. 8

La clausola di Force Majeure può essere attivata solo quando l'evento è sopravvenuto. Conseguentemente, è opportuno che la notifica sia inviata solo in quei casi in cui il contratto sia stato concluso in data anteriore rispetto all'evento impeditivo.

Di regola, la forza maggiore non può essere invocata laddove la parte sia stata già messa in mora per inadempimento al tempo in cui si è verificato l'evento impeditivo (è quindi necessario che tale evento si verifichi prima dell'eventuale messa in mora).

Per i contratti non ancora conclusi (o conclusi successivamente agli eventi del Covid-19) si può ritenere che il Covid-19 non potrà essere invocato quale causa di forza maggiore. Infatti, per tali contratti, il Covid-19 e le conseguenti misure di contenimento non possono essere considerate eventi imprevedibili al tempo della conclusione del contratto;

Per i contratti non ancora conclusi è dunque opportuno non fare affidamento sulla clausola di Force Majeure ma regolare espressamente in un'apposita clausola contrattuale le possibili conseguenze derivanti dal Covid-19, stabilendo chiaramente quale parte debba sopportare il rischio di eventuali ritardi, inesatti adempimenti e/o inadempimenti.”

- Grazie per l'attenzione