

I trasporti internazionali

Esportare e importare comporta dover affrontare il tema dei trasporti internazionali, dei relativi documenti, dei diritti e dei doveri di trasportatori, caricatori, mittenti e destinatari.

Chi non è adeguatamente preparato, si trova facilmente spiazzato di fronte a richieste o dinieghi di risarcimento legati alla spedizione delle merci.

Ogni forma di trasporto utilizzata nel commercio con l'estero ha i suoi pro ed i suoi contro, spesso facilmente intuibili, impiega particolari documenti ed è regolamentata da specifiche norme e/o convenzioni.

Le principali tipologie utilizzate nel commercio con l'estero si possono riassumere nelle seguenti:

- stradale - aerea - marittima - ferroviaria

Il **trasporto su strada** è certamente il più flessibile e per questo, nonostante i limiti di peso e di ingombro, legati alla sagoma e portata dei mezzi ed alla larghezza delle strade, quando non vi sono oceani o mari da attraversare, è anche il più utilizzato.

È bene sapere che quando si spedisce della merce su strada, si ricade sotto delle norme sia nazionali che internazionali. In particolare, per le spedizioni su gomma che coinvolgono Paesi diversi, in Europa si applica la convenzione CMR (un acronimo che sta per *Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route* - convenzione relativa ai trasporti internazionali delle merci viaggianti su strada).

Tra i principali **obblighi dei mittenti**, previsti dalla convenzione CMR, vi è quello di fornire al trasportatore informazioni corrette relativamente al proprio indirizzo ed a quello del destinatario, al luogo di caricamento e di scaricamento, alla tipologia della

merce, al numero e natura dei colli, alla numerazione e marcatura degli stessi, al peso lordo o, comunque, alla quantità della merce.

Tutte queste informazioni vanno riportare su di un documento di trasporto, in Inglese *consignment note* che, per brevità, viene comunemente chiamato CMR, come la convenzione stessa.

Se, a causa di informazioni inesatte, dovessero insorgere dei danni a carico del trasportatore, il mittente verrebbe chiamato a risponderne.

Inoltre, il mittente è tenuto a proteggere i prodotti con imballaggi adeguati, essendo responsabile di danni a persone o cose derivanti da difetti o carenze negli imballi stessi.

Il trasportatore ha il diritto di esprimere una riserva scritta (direttamente sul CMR), nel caso in cui dovesse appurare una qualche mancanza negli obblighi del mittente sopra descritti.

Chiaramente, la presenza di una riserva andrebbe a incidere sulla possibilità di ottenere un risarcimento, in caso di successivi danni causati dal trasportatore.

Riassumendo, si può dire che le prime regole da osservare quando si spedisce della merce sono di compilare correttamente il documento di trasporto, di imballare come si deve i prodotti, di fare attenzione a numerare i colli e ad apporre su di essi un'etichetta con l'indirizzo di destinazione (questa operazione si chiama "marcatura") e, soprattutto, comportarsi in modo da evitare che il trasportatore apponga delle riserve sul CMR.

Il trasportatore risponde di eventuali danni causati alle merci a lui affidate, dal momento della presa in carico sino alla consegna a destinazione; inoltre, risponde anche di eventuali ritardi nella consegna.

Il trasportatore viene sollevato dalle proprie responsabilità nel momento in cui il danno alla merce avviene nelle operazioni di caricamento o scaricamento, quando queste siano a cura del mittente, del destinatario o di terzi da questi incaricati. Non risponde nemmeno nel caso in cui il danno sia dovuto all'uso di veicoli non coperti,

appositamente richiesti dal mittente, o a causa dell'imballaggio non idoneo, oppure per insufficiente o inadeguata marcatura o numerazione dei colli.

Attenzione: nel momento in cui il destinatario firma il CMR senza sollevare riserve su quantità e qualità della merce consegnatagli, il trasportatore viene sollevato da qualsiasi ulteriore responsabilità.

La convenzione CMR prevede un limite al risarcimento danni da parte dei trasportatori, pari a 8,33 DSP per chilogrammo di merce (occorre guardare il cambio del giorno fra DSP ed Euro).

Se la merce che si desidera spedire vale più di tale valore, allora conviene valutare l'opportunità di assicurare il carico

Infine, per quanto riguarda i trasporti regolati dalla **Convenzione CMR**, occorre tenere presente che, in base all'art.4 della Convenzione stessa, "Il contratto di trasporto è stabilito dalla lettera di vettura" e che questa prevede come **parti contrattuali del trasporto il "mittente" e il "vettore"**. "Mittente" è colui che appare come tale nella casella "mittente" ("sender") della lettera di vettura, **indipendentemente da come venditore e compratore delle merci si siano accordati per suddividersi i costi del trasporto.**

Anche i **trasporti aerei** sono regolamentati da una convenzione internazionale, la Convenzione di Varsavia, ed utilizzano un particolare documento di trasporto chiamato lettera di vettura aerea o, in Inglese, *Airway Bill*.

I diritti e doveri di mittenti e trasportatori sono simili a quelli già visti nel trasporto su strada, anche se, data la particolare natura del mezzo di trasporto, viene dato un peso decisamente maggiore all'obbligo di segnalare l'eventuale pericolosità della merce, sia sui documenti che l'accompagnano che sugli imballaggi.

Certe tipologie di prodotti (in particolare quelli infiammabili, esplosivi e corrosivi) non vengono accettati da molte compagnie aeree, per cui conviene sempre informarsi preventivamente presso i vari trasportatori prima di decidere come spedire la propria merce e di darne comunicazione ai propri clienti.

Anche la Convenzione di Varsavia prevede un limite di risarcimento per i danni causati dal vettore aereo, in questo caso pari a 17 DSP per chilogrammo di merce trasportata che, convertiti

Il **trasporto marittimo** è quello maggiormente utilizzato nelle spedizioni fra i diversi continenti, è regolamentato dalla Convenzione internazionale di Bruxelles ed utilizza un particolare tipo di documento chiamato polizza di carico, in inglese *Bill of lading*.

Si tratta davvero di un documento particolare, in quanto non è solo un “documento di trasporto”, ma è anche un vero e proprio **titolo rappresentativo della proprietà della merce**, che può essere emesso ad un nominativo specifico o al portatore, girato a favore di terzi, restando comunque l’unico documento utilizzabile per poter reclamare la merce all’arrivo in porto.

È così importante la polizza di carico, da venire emessa in tre originali, tutti e tre aventi lo stesso valore, in modo da assicurarsi che almeno uno arrivi nelle mani del legittimo proprietario.

Se dovessero essere smarriti tutti e tre gli originali, sarebbe un bel guaio e occorrerebbe diverso tempo prima di potere sbloccare la merce in porto, oltre a tutti i costi che ne conseguirebbero.

La convenzione sui trasporti marittimi prevede un limite al risarcimento del danno, da parte del trasportatore, pari a 2 DSP/kg, oppure 666,67 DSP/collo,; si applica la condizione più favorevole al danneggiato, sempre tenendo presente che il risarcimento non può mai superare il valore della merce.

Il **trasporto via ferrovia** è vincolato alla presenza o meno della rete ferroviaria sul territorio e, sebbene meno inquinante e poco costoso di per sé, è utilizzato soprattutto per il trasporto di grandi quantità di merci, destinate ad aziende attrezzate con raccordi ferroviari; sono davvero una rarità le piccole e medie imprese che sfruttano la ferrovia per le proprie spedizioni e sono poche le grandi.

Nel trasporto ferroviario, regolamentato dalla convenzione CIM, si utilizza la lettera di vettura ferroviaria che consente, volendo, di potere gestire direttamente eventuali spedizioni in contrassegno.

È previsto un limite al risarcimento del danno, da parte delle Ferrovie, pari a 17 DSP/kg.

La responsabilità solidale del caricatore, del committente e del proprietario della merce

Col termine “**caricatore**” si definisce “l’impresa che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all’esecuzione del trasporto” (art. 2, comma 1, lettera d), del decreto legislativo n. 286/2005); in pratica, **tutte le imprese che affidano le proprie merci agli spedizionieri, indipendentemente dal termine di resa del trasporto.**

Il D.Lgs 2005/286 e successive modifiche e la Legge 6 agosto 2008, n. 133 prevedono una **responsabilità solidale** del committente del servizio di trasporto, del caricatore e del proprietario della merce con il vettore, nel caso in cui quest’ultimo fosse sprovvisto del titolo abilitativo o violasse le disposizioni poste a tutela della sicurezza della circolazione stradale e della sicurezza sociale.

Quanto sopra comporta che, ferme restando le sanzioni poste in capo all’autore materiale della violazione e quelle amministrative accessorie di confisca e sequestro, caricatore, committente del trasporto e proprietario della merce sono responsabili in solido delle sanzioni pecuniarie previste.

Inoltre, **il caricatore è responsabile nel caso venga accertata la violazione delle norme relative alla massa limite** (Art. 61 Codice della Strada), **sagoma limite** (Art.62 Codice della Strada), **sovraccarico e corretta sistemazione a bordo dell’auto-carro** (Artt.164 - 167 Codice della Strada).