

Trasporto merci internazionale

di Barbara Klett

Per la sua posizione geografica centrale e i corridoi alpini che l'attraversano, la Svizzera partecipa costantemente al trasporto di merci. Accanto al traffico di transito, le attività di import/export e il traffico transazionale assumono nel suo territorio una grande importanza.

Il diritto dei trasporti appartiene ai settori del diritto commerciale meno chiari e intricati. È costituito da condizioni contrattuali di trasporto private, accordi internazionali e norme di diritto interno. Le modalità di trasporto a disposizione sono quelle stradali, ferroviarie, il trasporto via acqua o via aria. Ognuna di esse è soggetta a un regime particolare, generatosi storicamente in modo autonomo e perciò contenente regole e delimitazioni diverse. Per il trasporto multimodale quando sono coinvolti almeno due diversi tipi di trasporto e sussiste un unico contratto. Quando si susseguono invece due trasporti separati con i relativi contratti tra loro indipendenti, non si ha nessun trasporto multimodale, ma al contrario solo un trasporto composto. In ogni caso, non si tratta di trasporto multimodale quando avviene il cosiddetto trasporto combinato (huckepack). Di seguito, sono tracciati i principi regolatori fondamentali del trasporto internazionale, in particolare per quanto riguarda gli aspetti della responsabilità.

Le fonti nel diritto dei trasporti
Il diritto dei trasporti, si contraddistingue per la grande frammentazione delle fonti giuridiche. Nel diritto nazionale esse si trovano nelle normative riguardanti i contratti di spedizione e trasporto di merci, nella Legge sulla navigazione marittima (LNM), nel Regolamento sul trasporto aereo (LTA) e nella Legge sui trasporti (LT). Ulteriormente da prendere in considerazione sono i numerosi accordi internazionali, nel momento in cui le merci valicano il confine nazionale. Tra questi vanno annoverati: la Convenzione concernente il contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), le Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per

ferrovia delle merci (CIM), l'Accordo di Varsavia riguardante il trasporto aereo internazionale, così come il Protocollo dell'Aia e la Convenzione di Montreal, che contengono modifiche all'Accordo di Varsavia. Ma il diritto dei trasporti si contraddistingue anche per le diffuse condizioni generali di contratto riferite al settore, le quali arricchiscono le direttive legislative e quelle dei trattati internazionali. Tra queste si devono menzionare: le Condizioni generali di Spedlogswiss (CG Spedlogswiss), le Condizioni generali tedesche dello spedizioniere (ADSp), così come le Condizioni internazionali di carico e trasporto per la navigazione interna (IVTB).

Inquadramento legale dei contratti di trasporto

Riguardo alla validazione di diritti e obblighi, per le parti coinvolte nel trasporto, è prima di tutto importante inquadrare il relativo rapporto giuridico. Due sono le categorie contrattuali a disposizione: il contratto di spedizioniere e quello di trasporto. Per stabilire il confine tra i due non è decisiva la qualifica usata di spedizioniere o trasportatore/vettore. Molto più rilevante è il contenuto oggetto dell'accordo tra le parti. Il contratto di spedizione è un mandato col quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere, in nome proprio e per conto del mandante, un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie. Tratto distintivo essenziale è che lo spedizioniere s'impegna esclusivamente ad organizzare il trasporto. L'esecuzione del trasporto rientra solo eccezionalmente tra gli obblighi o esecuzione in proprio). Uno spedizioniere è responsabile nei confronti del suo committente per l'esecuzione conforme e diligente del mandato a lui affidato. Per il danneggiamento o la perdita di merce durante il trasporto non è invece di regola responsabile. Spesso la responsabilità dello spedizioniere è contrattualmente limitata (art. 22 CG Spedlogswiss). Il vettore (Frachtführer) assume invece l'obbligo di eseguire direttamente il trasporto. Quest'obbligo rimane salvo, anche se esso avviene con la collabo-

razione di sub-vettori. Il vettore si obbliga nei confronti del suo committente per l'esecuzione conforme e diligente di un trasporto. In Svizzera, è responsabile nazionale, il vettore di un trasporto nazionale, in quanto a responsabilità per l'intero valore della merce da lui trasportata. Tale responsabilità è una cosiddetta responsabilità causale. Il vettore può esimersi da questa solamente quando sussiste un motivo di esclusione della responsabilità, quale, ad esempio, l'imbalaggio difettoso del mittente. La responsabilità può inoltre essere spesso limitata (art. 25 CG Spedlogswiss). Nell'ambito dei trasporti internazionali la responsabilità è regolata - a seconda del mezzo di trasporto - nei rispettivi accordi internazionali, i quali hanno in parte carattere imperativo e quindi sono da applicare obbligatoriamente.

Una terza categoria è costituita dall'operatore di trasporto multimodale (acronimo OTM). Dato che l'OTM accetta la merce e l'obbligo di trasportarla, esso è qualificabile di regola come vettore. La linea di demarcazione tra OTM e spedizioniere è invece più difficilmente individuabile, nei casi in cui che la merce sia trasportata con diversi mezzi di trasporto affidando incarico a un vettore intermedio. A differenza dello spedizioniere, l'OTM non promette l'organizzazione del trasporto, ma il trasporto stesso. L'OTM è di conseguenza un caso speciale di contratto di trasporto. La fonte più importante per la distinzione tra OTM e spedizioniere è il documento di trasporto multimodale rilasciato nel singolo caso.

Nella pratica

A causa della varietà dei principi legislativi e contrattuali, così come per le fattispecie transfrontaliere, una valutazione giuridica della situazione iniziale è di preminente importanza per i soggetti coinvolti nel trasporto di merci (il mittente, il destinatario, lo spedizioniere e il vettore). Giacché ogni singola modalità di trasporto ha le sue proprie regole, che si sono sviluppate storicamente e hanno avuto origine all'epoca in cui il contratto unimodale era la norma, possono sorgere diversi interrogativi riguardo il confine tra di esse. A dipendenza del fatto che un trasporto multimodale avvenga su strada, ferrovia o via aerea, diverse sono

Trasporto merci internazionale

di Barbara Klett

le risposte al tema della responsabilità. Proprio nell'ambito della responsabilità che si applica a seconda della convenzione di trasporto, si riscontrano le maggiori differenze rispetto ai suoi limiti. Nel trasporto via nave, per esempio, in base alla Convenzione dell'Aia sussiste un limite della responsabilità di 2 DSP per chilo, nel trasporto su strada la CWR prevede un limite di 8,33 DSP per chilo, nel trasporto ferroviario secondo le Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia delle merci (CIM) di 17 DSP e nel trasporto aereo secondo la Convenzione di Montreal di 19 DSP per chilo (DSP: diritti speciali di prelievo; tasso di cambio al 07 Settembre 2012 1 DPs= CHF 1,4605). Di conseguenza, il tetto massimale dei rischi da responsabilità del vettore si differenzia in modo rilevante a seconda della convenzione applicabile. E quindi di estrema importanza stabilire preventivamente quale regime di responsabilità trova applicazione.

Le regole del contratto multimodale
La Svizzera non conosce alcuna regola specifica per il trasporto multimodale.

Questo a differenza della Germania, che prevede all'articolo 452 e seguenti del Codice del Commercio ("Handelsgesetzbuch") una regolamentazione per i sistemi di rete. Per il trasporto su strada e quello su acqua - con tratti di percorso in contratto multimodale - non esiste alcuna norma svizzera particolare. Per ciò che riguarda le tratte eseguite con trasporto aereo è applicabile la Convenzione di Varsavia/Montreal, per quanto il danno dimostrabile sia avvenuto durante la tratta aerea. Quando le parti non hanno pattuito alcuna scelta ordinatoriale rispetto al diritto applicabile, la norma di collisione nel diritto privato internazionale svizzero prevede che si applichi il diritto di quello stato con il quale il contratto è più strettamente in relazione. Secondo questa norma, per il contratto di trasporto e di conseguenza anche per i contratti multimodali, è determinante la filiale del vettore. Se quindi il vettore ha la sua filiale in Svizzera, il diritto applicabile sarà quello svizzero. Dal momento che in Svizzera la posizione giuridica dei trasporti mul-

timodali non è ancora del tutto chiara, ne deriva, per il trasporto e per il settore assicurativo, una considerevole incertezza giuridica. A causa della disciplina legislativa non si può affermare preventivamente con sufficiente sicurezza quanto alto possa essere il rischio potenziale di responsabilità. Per fronteggiare questa incertezza giuridica è dunque consigliabile che ogni impresa prenda in proprio misure preventive. Nella prassi, fatta eccezione per le norme cogenti internazionali e per le limitazioni della responsabilità che devono essere applicate obbligatoriamente, si rende necessario nella maggior parte dei casi una modifica del regime di responsabilità attraverso le stipulazioni delle parti.

Copertura del rischio di trasporto

Valutando il rischio concreto di trasporto, tale rischio può essere attenuato attraverso un'adeguata copertura assicurativa. Nonostante la limitazione della responsabilità, un sinistro che coinvolge beni di consistente valore può minacciare l'esistenza economica di un vettore. D'altra parte, proprio a causa di tale



Trasporto merci internazionale di Barbara Klett



limite di responsabilità nel diritto dei trasporti, i rischi di trasporto del committente possono non essere sufficientemente coperti. Quando lo spedizioniere assume il compito di "general contractor", il committente si rivolgerà a lui per il risarcimento del danno. È poi lo spedizioniere che deve trattare con i suoi sub-transportatori per le relative questioni di rivalsa. Le condizioni di polizza devono essere poi precisamente accordate alle funzioni dei prestatori dei servizi (spedizioniere, depositario/magazziniere, vettore). Nel caso in cui i servizi sono transnazionali, deve essere verificato l'ambito geografico di validità della copertura assicurativa e il tutto deve essere menzionato nel contratto.

Barbara Klett
LL.M., Avvocato specialista FSA
responsabilità civile e diritto assicurativo
Partner nello studio legale e notarile
Kaufmann Rüedi Rechtsanwälte SA, Lucerna
E-mail: barbara.klett@krlaw.ch
www.krlaw.ch



MCH Group Global Live Marketing

M.CH

MCH Group è uno dei maggiori gruppi internazionali di Live Marketing che offre ampie prestazioni di servizio nel mercato nazionale ed internazionale di fiere ed eventi.

www.mch-group.com
www.mchmesse.ch



Messe Basel 2013
Art Basel / 13.-16.06.
BASELWORLD / 25.04.-02.05.
Basler Herbstwarenmesse /
26.10.-03.11.
Basler Weihnachtsmesse / 26.10.-03.11.
muba / 22.02.-03.03.

Messe Zürich 2013
Berufsmesse Zürich / 19.-23.11.
Creativa Zürich / 26.-29.09.
Giardina Zürich / 18.-17.03.
SWISS-MOTO / 21.-24.02.
Zisspa / 20.-29.09.

Beaulieu Lausanne 2013
Babyplanet / 04.-06.10.
Comptoir Suisse / 18.-22.09.
Habitat - Jardin / 02.-06.03.
Lausanne'ec / 28.-31.05.
Salon des Métiers et de la
Formation / 01.-06.10.