



STUDIO BERTOZZI

www.formazionexport.com



CAMERA DI COMMERCIO
DELLA ROMAGNA
FORLÌ-CESENA E RIMINI

I documenti internazionali di trasporto, la gestione del trasporto internazionale

:

www.formazionexport.com – bertozzi@formazionexport.com

Dott. Marco Bertozzi linkedin: <https://it.linkedin.com/in/marcobertozzi>

Studi Bertozzi linkedin: <https://www.linkedin.com/company/studio-bertozzi-international-consulting/>

Dott. Marco Bertozzi

INCOTERMS®

2020

EXW (Ex Works)
FAS (Free Alongside Ship)
FOB (Free on Board)
FCA (Free Carrier)
CFR (Cost and freight)
CIF (Cost Insurance and Freight)
CPT (Carriage paid to)
CIP (Carriage insurance paid to)
DAP (Delivered at Place)
DPU (Delivered at Place Unloaded)
DDP (Delivered duty Paid)

2010

EXW (ex works)
FAS (free alongside ship)
FOB (free on board)
FCA (free carrier)
CFR (cost and freight)
CIF (cost insurance freight)
CPT (carriage paid to)
CIP (carriage insurance paid to)
DAT (delivered at terminal)
DAP (delivered at place)
DDP (delivered duty paid)

OBBLIGAZIONI

2010	2020
1. Obbligazioni generali	1. Obbligazioni generali
2. Licenze, autorizzazioni, adempimento per la sicurezza e altre formalità	2. Consegna
3. Contratti di trasporto/assicurazione	3 Trasferimento dei rischi
4. Consegna	4 Trasporto
5. Trasferimento dei rischi	5 Assicurazione
6. Ripartizione delle spese	6 Documenti di trasporto
7. Comunicazioni	7 sdoganamento <u>imp/exp</u>
8. Documento di consegna	8 controlli/imballaggio/mar
9. Controllo, imballaggio, marcatura	9 Allocazione costi
10.Assistenza per informazioni e relativi costi	10 Comunicazioni

Contratto trasporto legge Italiana

Il contratto di trasporto secondo la legislazione Italiana è regolato dagli artt. 1678 – 1700 del codice civile Italiano

Lo stesso codice civile rimanda a specifiche convenzioni e/o leggi per la normazione delle varie tipologie.

Contratto Trasporto

Il contratto di trasporto si conclude tra un mittente e un vettore che si obbliga a trasferire la merce da un luogo ad un altro dietro pagamento

Contratto di spedizione

Conversione in Legge del Decreto
152/2021, Legge del 29 dicembre 2021 n.
233 preso vita la riforma della disciplina
codicistica del contratto di spedizione.

Contratto Spedizione

ART 1737 Il contratto di spedizione e' un mandato con il quale lo spedizionario assume l'obbligo di concludere in nome proprio e per conto del mandante o, **se dotato di poteri di rappresentanza, in nome e per conto del mandante, uno o più contratti di trasporto con uno o più vettori e di compiere le operazioni accessorie**

Autotrasporto Italiano

- Il contratto di trasporto secondo la legislazione Italiana è regolato dagli artt. 1678 – 1700 del codice civile Italiano
- D.gs 286/2005
- L. 190/2014
- ART. 83-BIS DEL D.L. N. 112/2008
- Decreto Legge n. 21/2022

Obbligazioni Vettore

A. Contrattuali:

- i. Privatistiche
- ii. Pubblicistiche

B. Custodia beni (Ex recepto)

Dlg.s 286/2006

Il contratto di trasporto di merci su strada e' stipulato, di regola, in forma scritta e, comunque, **con data certa** per favorire la correttezza e la trasparenza dei rapporti fra i contraenti, ai sensi delle vigenti disposizioni di legge. Art. 6 (comma 1).

Contenuto del contratto di trasporto scritto Art.6 comma 3

- a) nome e sede del vettore e del committente e, se diverso, del caricatore;
- b) numero di iscrizione del vettore all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi;
- c) tipologia e quantità della merce oggetto del trasporto, nel rispetto delle indicazioni contenute nella carta di circolazione dei veicoli adibiti al trasporto stesso;
- d) corrispettivo del servizio di trasporto e modalità di pagamento, nonché clausola di adeguamento di tale corrispettivo al costo del carburante, sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio da autotrazione a seguito delle rilevazioni mensili del Ministero della transizione ecologica, qualora dette variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della stipulazione del contratto o dell'ultimo adeguamento effettuato;
- e) luoghi di presa in consegna della merce da parte del vettore di riconsegna della stessa al destinatario;
- e-bis) i tempi massimi per il carico e lo scarico della merce trasportata.

Elementi eventuali

b) istruzioni aggiuntive del committente o dei soggetti di cui alla lettera a)
(responsabilità di filiera)

Autotrasporto L.190/2014

- Impone al committente la verifica di iscrizione albo autotrasportatore.

Modalità verifica

alboautotrasporto 

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile
Comitato Centrale Albo Autotrasportatori 

Il Portale dell'Albo nazionale degli autotrasportatori

contatti | mappa del sito | area riservata 

> amministrazione trasparente

> albo

> attività e competenze

> info e soluzioni

> servizi

> attualità e news


comitato


imprese iscritte


registrarsi al portale



AL VIA LA RIDUZIONE COMPENSATA PEDAGGI AUTOSTRADALI ANNO 2021 A PARTIRE DALLE ORE 9.00 DEL 6 GIUGNO 2022

apnee convegni
highlight osas


come fare per


procedure in
evidenza

<https://www.alboautotrasporto.it/web/portale-albo/>




pagamento quote

news 14.07.2022 - PUBBLICATO IL NUMERO RIVISTA TIR -
PUBBLICATO IL NUMERO RIVISTA TIR - LUGLIO/AGOSTO 2022 Traguardo importante per la Rivista Tir che con luglio/agosto arriva al numero 250. Un percorso lungo 24 anni durante i quali la...

news 08.07.2022 - PEDAGGI 2021 - CLASSI EURO

Modalità verifica

Registra imprese conto terzi

Registra impresa conto proprio

Registra imprese estere

Registra committente

Registrazione committente

La funzione permette ad un utente, **necessariamente** in possesso di una casella PEC, di registrarsi per l'accesso ai servizi del Portale Albo come **COMMITTENTE**.

Le informazioni da inserire per la registrazione sono le seguenti:

- **NOME**: dato obbligatorio
- **COGNOME**: dato obbligatorio
- **DATA DI NASCITA**: dato obbligatorio
- **SESSO**: dato obbligatorio
- **CODICE FISCALE**: dato obbligatorio
- **PEC**: dato obbligatorio
- **PROVINCIA** e **COMUNE** di nascita in alternativa a **STATO ESTERO** di nascita: dato obbligatorio
- **CAPTCHA**: dato obbligatorio

Esito

All'esito delle risultanze delle elaborazioni tecniche effettuate sulla base dei dati trasmessi in via telematica dalle Amministrazioni ed Enti competenti:

1. Con riferimento all'iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori la posizione dell'impresa indicata risulta:

Regolare

2. Con riferimento all'iscrizione al Registro Elettronico Nazionale la posizione dell'impresa indicata risulta:

Regolare

3. Con riferimento all'iscrizione alla Camera di Commercio, la posizione dell'impresa indicata risulta:

Regolare

4. Con riferimento alla regolarità contributiva la posizione dell'impresa indicata risulta:

Regolare

Si rilascia per gli usi consentiti dalla legge.

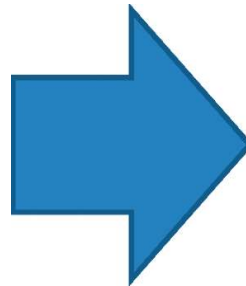
Le responsabilità dei soggetti coinvolti nella filiera del trasporto

Caricatore e irregolarità dell'impresa di autotrasporto (art. 7 comma 2) –

Mancanza del titolo abilitativo

CONSEGUENZE

COMMITTENTE



Sanzione da 1.549 a 9.296 euro, sanzione accessoria confisca della merce



Modi Fiche art. 83-bis D.L.. 112/2008 DURC

- Obbligo del committente del trasporto di verificare la regolarità contributiva autotrasportatore.

Con il presente Documento si dichiara che il soggetto sopra identificato RISULTA REGOLARE nei confronti di

I.N.P.S.

I.N.A.I.L.

Il Documento ha validità di 120 giorni dalla data della richiesta e si riferisce alla risultanza, alla stessa data, dell'interrogazione degli archivi dell'INPS, dell'INAIL e della CNCE per le imprese che svolgono attività dell'edilizia.

Responsabilità filiera CDS committente e vettore

- **per i contratti di trasporto verbali**, il committente deve sempre consegnare al vettore i documenti di trasporto contenenti **le istruzioni scritte** per l'esecuzione del servizio di trasporto. In mancanza di istruzioni scritte e quando il vettore, durante l'esecuzione del trasporto, non osserva correttamente si applicheranno le sanzioni:
 - 1) Tempi di guida e riposo (Art. 174 cds)
 - 2) limiti di velocità (Art. 142 cds)
- **per i contratti di trasporto scritti**, il committente è sanzionabile solo se emergano dal contratto con
 - 1) Superamento dei limiti di massa e di sagoma (Art. 61 e 62 cds)
 - 2) cattiva sistemazione del carico (Art 164 cds)
 - 3) sovraccarico, (Art 167 cds)
 - 4) limiti di velocità,
 - 5) tempi di guida/riposi,

In concorso con il conducente

Responsabilità filiera CDS caricatore

Il caricatore sarà sempre responsabile (**responsabilità oggettiva**):

- 1) Superamento dei limiti di massa e di sagoma (Art. 61 e 62 cds)
- 2) cattiva sistemazione del carico (Art 164 cds)
- 3) sovraccarico, (Art 167 cds)

Caricatore responsabilità soggettiva (**solo forma scritta**):

per i contratti di trasporto scritti, il committente è sanzionabile solo se emergano dal contratto

- 1) Superamento dei limiti di massa e di sagoma (Art. 61 e 62 cds)
- 2) cattiva sistemazione del carico (Art 164 cds)
- 3) sovraccarico, (Art 167 cds)
- 4) limiti di velocità,
- 5) tempi di guida/riposo,

Conclusioni

- **Contratto trasporto scritto:**
 - Istruzioni al vettore da conferire una sola volta all'interno del contratto.
 - Certezza delle tariffe
 - Limitazione delle sanzioni irregolarità del durc
- **Contratto di spedizione:** la rappresentanza consente di rifarsi direttamente sui vettori

Vettore Obblighi e Responsabilità

L'inosservanza di tali norme comporta la responsabilità per:

Responsabilità Contrattuale

- Inadempimento della prestazione tipica del contratto di trasporto.
(trasferimento e riconsegna della merce).
 - Privatistica
 - Pubblicistica (a tutela della corretta circolazione mezzi)

Responsabilità “Commerciale”

- Danni cagionati alla merce durante il trasporto
(perdita e avaria del carico).

Altri Trasporti

- Trasporto Internazionale Via Gomma
 - Convenzione CMR 1956 approvata 1960
- Trasporto Internazionale Via Mare
 - Convenzione AJA – Visby 1924
 - C.O.G.S.A (U.S.A)
- Trasporto Internazionale Via Aereo
 - Convenzione di Varsavia 1929
 - Convenzione di Montreal 1999

Trasporto Stradale

I Contratti di trasporto Internazionale su terra vengono regolati dalla convenzione di diritto uniforme

L'*IRU* – *International Road Transport Union* (Unione Internazionale dei Trasporti su Strada) ha realizzato e reso operative la convenzione:

CMR (*Convention Merchandises Routierres*)

Stipulata a Ginevra nel 1956 e ratificata dall'Italia nel 1960
suddivisa in VII capitoli e 51 articoli

Caratteristiche della Convenzione CMR

Le norme della Convenzione:

- Prevalgono su quelle di diritto comune in vigore negli stati contraenti.
- Si applicano a qualsiasi contratto di trasporto stradale (anche combinato), allorché il luogo di consegna e quello della riconsegna siano situati in due stati diversi, di cui almeno uno abbia aderito alla Convenzione. (cap1Art.1 c.1)
- Non si applicano a:
 - Trasporti Postali a carattere pubblico.
 - Traslochi e Trasporti funebri. (cap1 Art1 c.4)

Caratteristiche della Convenzione CMR

Stabiliscono:

- ✓ I diritti e doveri del mittente, del vettore e del destinatario.
- ✓ Il contenuto della **Lettera di Vettura** (comunemente denominata CMR).

Lettera di Vettura

Il contratto di trasporto è costituito dalla Lettera di vettura (Cap 3 Art 4 c.1)

La lettera di vettura viene emessa dal mittente, o dal suo spedizioniere, in qualità di committente del trasporto su richiesta del vettore.

Cap (3 Art 5 c1)

La lettera di vettura è costituita da 4 esemplari:

1. Foglio ROSA – Mittente.
2. Foglio CELESTE – Destinatario.
3. Foglio VERDE –Vettore.
4. Foglio NERO – Non più necessario

Caratteristiche lettera vettura CMR

- Non è titolo negoziabile, nel senso che non consente di trasferire il possesso della merce durante il viaggio ad altri soggetti
- Deve viaggiare (3 esemplari) insieme alla merce “in vettura”
- Non è titolo rappresentativo di merci, consente al destinatario indicato sul documento, anche se non in possesso di un originale di,disporre delle merci
- l'utilizzo del formulario lettera di vettura internazionale assoggetta automaticamente il contratto di trasporto alla convenzione CMR
- Costituisce la prova dell'avvenuta consegna della merce nella quantità e nella modalità indicata e dello stato della stessa

Compilazione CMR

Tale documento di viaggio non rappresentativo della merce deve contenere, secondo la Convenzione CMR (capitolo III art. 6), le seguenti indicazioni:

- a) luogo e data di compilazione
- b) nome e indirizzo del mittente
- c) nome e indirizzo del vettore
- d) luogo e data di ricevimento della merce (che può essere presso il mittente, il vettore o un terzo) nonché il luogo previsto per la riconsegna
- e) nome e indirizzo del destinatario
- f) denominazione della natura della merce e genere di imballaggio (per le merci pericolose la denominazione a queste generalmente riconosciuta)
- g) numero dei colli ed eventuali contrassegni particolari
- h) peso lordo o quantità, altrimenti espressa, della merce
- i) spese connesse all'esecuzione del contratto di trasporto (come: prezzo di trasporto, spese accessorie ed eventuali imposte doganali)
- j) istruzioni per eventuali formalità doganali
- k) indicazione che, nonostante qualsiasi clausola in senso contrario, il trasporto è disciplinato dalla Convenzione C.M.R.

Compilazione CMR

Ci sono poi una serie di indicazioni di tipo facoltativo o da apporre se vi ricorresse il caso, quali:

- a) divieto di trasbordo
- b) spese che il mittente prende a suo carico
- c) importo dell'ammontare da riscuotere alla riconsegna della merce
- d) valore dichiarato della merce e somma che rappresenta l'interesse speciale alla riconsegna (interesse che il mittente attribuisce ad una sollecita e tempestiva consegna delle merci a destinazione). Comporta il pagamento di una commissione e fa aumentare il plafond di indennizzo dovuto dal vettore senza però modificare i suoi principi di responsabilità
- e) istruzioni al vettore per quanto attiene all'assicurazione della merce
- f) termine stabilito entro il quale il trasporto deve essere eseguito
- g) elenco dei documenti consegnati al vettore.

Differenza di compilazione

- Porto Franco (CPT/CIP, DAP, DAT, DDP)
- Porto Assegnato (EXW, FCA (propri magazzini))

[illegible]

40

Differenza di compilazione

- Nel caso di porto assegnato, non essendo il venditore il committente del trasporto internazionale via gomma, regolato dalla convenzione CMR:
- Campo 1 e 22 (Azienda compilatrice on behalf of) azienda acquirente.

Responsabilità Vettore

«Ex recepto»

La responsabilità del vettore viene regolata dai 13 Artt. In cui è suddiviso il Cap. IV della convenzione CMR (dal Art. 17 – al Art. 29)

Il vettore è responsabile della perdita parziale o dell'avaria prodottasi tra il momento del ricevimento della merce e quello della riconsegna, così come del ritardo nella riconsegna.

Responsabilità Vettore

- **Indicazione del valore delle merci:** Si ha diritto al risarcimento integrale solo dichiarando al vettore il valore delle merci. Per tale dichiarazione il mittente dovrà corrispondere un supplemento del nolo al vettore (che provvederà ad assicurare il carico)
- **Mancanza di indicazione del Valore delle merci:**
 - Caso di dolo o colpa grave
 - Caso di esenzione di responsabilità del vettore
 - Caso di limitazione di responsabilità

Responsabilità del Vettore

- Nel caso di dolo e colpa grave l'avente diritto potrà richiedere il risarcimento integrale del danno subito
- Per godere dell'esenzione di responsabilità il vettore deve dimostrare con **onere della prova a suo carico** ("inversione dell'onere della prova" che la perdita, l'avaria o il ritardo sono dovuti:
 - Vizi propri della merce
 - Circostanze del tutto inevitabili (Fatti Fortuiti – Act of God)
 - Colpa dell'avente diritto
- In tutti gli altri casi il risarcimento è fissato in 8,33 DSP per Kg lordo di merce avariata o perduta

Responsabilità Vettore

DSP o SDR (Special Drawing Right) = Diritto Speciale di Prelievo

Moneta di conto internazionale creata, all'interno del Fondo Monetario Internazionale, costituita da un paniere di 5 valute

- USD
- EUR
- JPY
- GBP
- CNY

http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx

Contestazione del danno

- **Danni Apparenti:** Contestati alla consegna
- **Vizi Occulti:** Entro e non oltre 7 giorni lavorativi dalla consegna (Art 30)
- **Prescrizione:** 18 mesi data conclusione contratto

Trasporto Marittimo

- Convenzione di **BRUXELLES**, del **25 agosto 1924** (**regole Aja**) approvata e resa esecutiva in Italia con R.D.L. 6 gennaio 1928 e successivi protocolli di:
 - **Bruxelles del 23 febbraio 1968 (regole Visby)**
 - **del 21 dicembre 1979 (protocollo di Bruxelles)**

Responsabilità Limitata

Le successive **Regole Visby (23 febbraio 1968)** fissano il risarcimento danni in:

- **666,67 DSP per collo o unità andata perduta**
- **2DSP per kg lordo di merce avariata o perduta**

Contestazione del danno

- **Vizi apparenti:** alla consegna della merce
- **Vizi occulti:** 3 giorni lavorativi dalla consegna della merce
- **Prescrizione:** 12 mesi

Esenzione Responsabilità vettore marittimo

- Insufficienza d'imballaggio
- Insufficienza delle marche "shipping marks"
- Scioperi, serrate, sospensione del lavoro
- Vizio occulto della merce
- Cause di forza maggiore
- fatti di guerra
- Restrizione in quarantena
- Tumulti sommosse civili
- Incendio , tranne se cagionato con colpa grave del vettore
- Fatti imputabili al mittente
- Fatti imputabili al destinatario
- Salvataggio di beni o vite in mare
- Atti di negligenza, o colpa del capitano, dei marinai del pilota, o dei preposti del vettore nella navigazione o nella amministrazione della nave

Colpa Nautica e Colpa Commerciale

- Il vettore non risponde per danni causati da **colpa nautica** (Art. 422 cod. Nav.)

Si ha per aver trascurato determinate operazioni, previste dall'arte marinara, necessarie ad una sicura navigazione (Es.: errore commesso dal capitano nella conduzione della nave a seguito del quale derivano conseguenze dannose alla stessa, alle merci imbarcate, a cose o beni di proprietà di terzi, a persone).

- Il vettore è responsabile per **colpa commerciale**

Risarcimento Integrale della Merce

- In caso di dolo o colpa grave
- In caso di dichiarazione del valore della merce

Campo di applicazione

- Polizza è emessa in uno stato contraente
- Il trasporto ha luogo da un porto di uno stato contraente
- Le disposizioni della convenzione saranno applicabili al contratto qualsiasi sia la nazionalità della nave, del vettore, del caricatore, o di ogni altra persona interessata.

Va segnalato, tuttavia, che pur escludendo la convenzione la rilevanza di fattori come la nazionalità della nave, del vettore, del caricatore, del destinatario o di ogni altra persona interessata.

- **La Convenzione riserva rilievo all'autonomia privata. (Paramount Clause)**

Caratteristiche della Polizza di carico Marittima

Il contratto di trasporto marittimo viene emesso in 3 original
+ 3 not negotiable copies (full set o giro completo)

- Fa fede della conclusione di un contratto di trasporto
- E' un titolo rappresentativo di merci liberamente negoziabile.

Shipper

Di regola lo “shipper” è identificato con il mittente/speditore, ovvero con colui che stipula con il vettore il contratto di trasporto rappresentato dalla polizza di carico.

Shipper

shipper”, quale mittente, non coincide con lo “spedizionario” che nel ns. ordinamento (art. 1737 c.c.) è il mandatario senza rappresentanza che “assume l’obbligo di concludere, in nome proprio, ma per conto del mandante, un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie”; tuttavia, poiché lo spedizionario stipula il contratto di trasporto in nome proprio (seppur per conto altrui), spesso egli risulta quale “shipper” nelle polizze di carico, e come tale assume diritti e obblighi derivanti dal contratto di trasporto, che esercita nell’interesse del suo mandante.

Shipper

1. Pagamento del nolo e delle eventuali “demurrage” o “controstaillie”
2. Descrizione della merce nei documenti di trasporto e descrizione delle merci pericolose

Tipologie di polizze di Carico

Nominativa

Solo l'intestatario indicato descritto nello spazio del *consignee*) *ha diritto a ritirare le merci presentando almeno un'originale della polizza di carico*

All'ordine

In questo caso il titolare (primo prenditore) (descritto nello spazio del *consignee* e l'indicazione *TO THE ORDER OF*) della polizza ha diritto a ritirare le merci presentando la polizza (almeno un originale) Naturalmente, questi può decidere di far consegnare le merci ivi rappresentate ad **altri soggetti**. Tale possibilità avviene tramite girata (endorsement) la B/L potrà quindi assumere le seguenti caratteristiche:

- **Polizza all'ordine (tramite girata in pieno – Full Endorsement):** La girata verrà effettuata riportando *TO THE ORDER OF* (nome/ragione social del nuovo prenditore) Timbro Firma del primo prenditore
- **Polizza al portatore (tramite girata in bianco – Blank Endorsement):** La girata verrà effettuata apponendo solo il timbro e la firma del primo prenditore

Al Portatore

Ha diritto a ritirare le merci **colui che è in possesso** della polizza (almeno 1 originale) e la presenta al momento delle operazioni di scarico

Contenuto B/L

- Tipologia di documento
- Il nome e domicilio del Vettore.
- Shipper nome e domicilio del Caricatore.

- Consignee nome e domicilio del destinatario
E' l'avente diritto alla riconsegna delle merci dietro presentazione di un originale. La polizza di carico sarà nominativa quando in questo spazio vi è indicato un intestatario; sarà all'ordine quando vi è la dicitura "To order".
- Notify
Alla persona qui indicata l'agente marittimo del porto di destino invia un avviso affinché provveda ad organizzare nel più breve tempo possibile, onde evitare alla nave di incorrere nel rischio di controstaia, le operazioni di sbarco.
- Natura, quantità e qualità delle cose imbarcate.
Sopra ogni collo devono essere impressi la marca, il numero e il porto di destino in modo da evitare confusione al momento dello scarico.
- La tipologia di spedizione (LCL – FCL) di container e il numero dello stesso
- Pagamento del nolo (prepaid – collect – Payable at destination)
- La Firma del vettore o del suo agente con espressa dicitura della potere di firma
- Luogo/porto di consegna merci e Luogo/porto di arrivo
- Timbro e Firma "on board"

Altri contenuti B/L

- “Clean on Board”: La merce ha attraversato la murata della nave senza danni apparenti
- Said by shipper to contain

Nel caso di merce imballata in container e/o casse chiuse ovvero quando le condizioni di carico non permettano un controllo accurato dei colli

BILL OF LADING			
Shipper		M SC Indirizzo Vettore	
Consigned to the order of			
Notify address			
Place of receipt Ocean Vessel	Port of loading		
Port of discharge	Place of delivery	Freight payable at	Number of Original BS/L
Marks and Nos	Quantity and description of goods	Gross weight Kg	Measurement m
Particulars above declared by Shipper Received by the carrier the goods as specified above in external apparent goods order and condition			
Signed for		Place and date of issue	

Altre Convenzioni/Reagole per il trasporto marittimo

Regole di Amburgo 30 Aprile 1979 (Convenzione mai ratificata Italia)

Tale convenzione eleva i limiti di risarcimento a:

- **835 DSP per ogni collo di merce andato perduto**
- **2,5 DSP per Kg lordo di merce avariata o perduta**

La polizza di carico potrebbe riportare come disciplina giuridica a cui è sottoposta la presente Convenzione soprattutto per merci che sono destinate ai paesi che hanno ratificato la questa convenzione.

Responsabilità vettore

La ***Paramount Clause*** come clausola è prevalente sulle condizioni generali di trasporto. Per effetto di tale clausola i limiti risarcitori diminuiscono a:

- 500 USD (diminuzione del risarcimento 40%) per ogni collo o unità perduta
- “ Se il trasporto di cui alla presente polizza di carico include il trasporto verso, da o attraverso un porto o una località negli Stati Uniti d’America, questa polizza sarà assoggettata allo *United States Carriage of Goods by sea Act (COGSA)* del 1936 le cui condizioni saranno applicate per l’intero viaggio via mare e per tutto il periodo in cui le merci rimangono nella effettiva custodia del vettore negli stati uniti d’America”

Trasporto Aereo

Il Trasporto Aereo inizialmente regolamentato dalla Convenzione di ***Varsavia del 10 Novembre 1929*** è ora regolamentato dalla convenzione di ***Montreal del 28 Maggio 1999***

Trasporto Aereo

Per quello che riguarda il trasporto di merci la convenzione non fa altro che riprodurre ciò che era già stato sancito nel IV° protocollo di Montreal (quindi già in vigore dal 1975)

Trasporto Aereo

Applicabilità

La convenzione si applica ai trasporti che hanno:

- Origine e destino in 2 stati diversi
- Origine e destino nel medesimo stato con scalo in uno stato diverso

Responsabilità del Vettore

La Convenzione di Montreal definisce la responsabilità del vettore con due distinte fattispecie:

- **Caso di dolo o colpa grave:** rimborso totale valore della merce
- **Dichiarazione del valore della merce:** rimborso totale del valore della merce

Responsabilità vettore

La convenzione di Montreal stabilisce il limite di responsabilità in:

- 21 DSP salvo i casi in cui il vettore non riesca a dimostrare:
- difetto, natura o vizio proprio della merce
- difettoso imballaggio della merce da parte di persona diversa dal vettore o dai suoi preposti
- evento bellico o conflitto armato
- atto dell'autorità compiuto all'ingresso, all'uscita o al transito della merce.

Contestazione del danno

- **Danni Apparenti:** Alla consegna
- **Danni Occulti:** 7 Giorni dalla data di consegna delle merci
- **Prescrizione:** 24 Mesi



STUDIO BERTOZZI

www.formazionexport.com



CAMERA DI COMMERCIO
DELLA ROMAGNA
FORLÌ-CESENA E RIMINI

Grazie per l'attenzione

www.formazionexport.com – bertozzi@formazionexport.com

Dott. Marco Bertozzi linkedin: <https://it.linkedin.com/in/marcobertozzi>

Studi Bertozzi linkedin: <https://www.linkedin.com/company/studio-bertozzi-international-consulting/>

Dott. Marco Bertozzi