

IL TRASPORTO INTERNAZIONALE

Nei confronti del trasporto esiste da parte di molti operatori un diffuso pregiudizio ossia quello di considerarlo come una trafila di adempimenti burocratici da delegare al compratore, nella errata convinzione che limitare le proprie obbligazioni di consegna sia l'aspetto di maggior rilievo e quindi quello da privilegiare nei rapporti contrattuali con partner commerciali stranieri.

Va invece sottolineato che il trasporto internazionale non consiste solo nel trasferimento fisico delle merci dal luogo in cui sono prodotte a quello del consumo, ma è, principalmente, l'attività attraverso la quale viene data esecuzione alle obbligazioni di consegna assunte nel contratto di compravendita. Diventa quindi evidente come al trasporto debba essere attribuita la necessaria rilevanza in considerazione anche del fatto che ad esso si ricollegano aspetti commerciali, legali, doganali, assicurativi e, per quanto riguarda il regolamento della fornitura, anche documentali. La trattativa commerciale deve allora essere condotta ponendo la massima attenzione al collegamento tra contratto di compravendita e quello di trasporto ed alla stretta interazione tra condizioni di consegna e condizioni di pagamento.

Un quadro sintetico di questi intrecci non può che partire dalla resa della merce sia per i costi che vi sono correlati, sia per la gestione dei rischi collegati al trasporto (perdite, avarie, furti, ecc,) sia per l'importanza che la documentazione di trasporto può avere per il pagamento.

Condizioni di consegna e trasporto nelle operazioni con l'estero

- Incoterms della Camera di Commercio Internazionale ▼

Trasporto: elemento della logistica

- Trasporto e imballaggio ▼
- Trasporto e assicurazione ▼
- Trasporto e stoccaggio ▼
- Unità di carico: regime completo e regime groupage ▼

Spedizioniere, Vettore, Operatore di Trasporto Multimodale e Logistico. ▼

Convenzioni che disciplinano le diverse modalità di trasporto internazionale:

- Responsabilità del vettore ▼

Documenti di trasporto internazionale

- Documenti di certificazione, di assicurazione e di trasporto ▼
- Documentazione del trasporto marittimo: polizza di carico, polizza diretta, documenti emessi dagli operatori di trasporto, polizza di trasporto combinato (Combined Bill of Lading), lettera di vettura marittima ▼
- Documentazione del trasporto aereo: lettera di vettura aerea (Air Way Bill) ▼
- Documentazione del trasporto stradale: lettera di vettura ▼

Rischi del trasporto internazionale

- Assicurazione danni ▼
- Assicurazione della responsabilità vettoriale ▼

La presente pubblicazione, aggiornata al mese di aprile 2010, è stata curata, su commissione di Unioncamere Lombardia, dalla signora Bongiovanni Giovanna.

- ✓ Dichiaro di avere letto e di accettare le presenti condizioni (disclaimer) sulle modalità di utilizzo di questa pubblicazione per accedere al Pdf.

Disclaimer: La pubblicazione illustra sinteticamente le principali tematiche del trasporto internazionale: condizioni di consegna, documenti di trasporto e assicurazione dei rischi del trasporto.

Per ogni esigenza aziendale, vista la complessità della materia, Unioncamere Lombardia raccomanda di acquisire comunque un parere qualificato da utilizzare in aggiunta alle informazioni contenute in questa pubblicazione.

Nessuna responsabilità derivante da un utilizzo improprio dei contenuti della presente pubblicazione, da eventuali modifiche intervenute nella normativa o da possibili imprecisioni, potrà essere pertanto imputata a Unioncamere Lombardia o all'estensore della pubblicazione stessa.

Le condizioni di consegna ed il trasporto nelle operazioni con l'estero

Incoterms della Camera di Commercio Internazionale

Le condizioni di consegna sono uno dei punti chiave del contratto internazionale in quanto è su di esse che fa perno il tema del passaggio dei rischi tra le parti e delle scelte di trasporto nonché il controllo delle merci.

In particolare attraverso la pattuizione del termine di resa della merce devono essere definiti:

- *Il luogo di consegna contrattuale*
- *A chi compete la scelta del vettore*
- *A chi spetta sostenere le spese di trasporto e di quelle ad esso accessorie*
- *Come vengono suddivisi i rischi di danni e/o perdite alle merci trasportate*
- *A chi compete, ove occorra, l'obbligo dell'assolvimento delle formalità doganali*
- *A chi compete l'obbligo dell'ottenimento dei documenti (di esportazione, importazione, spedizione, trasporto)*

Incoterms della Camera di Commercio Internazionale

Esiste uno strumento prezioso per individuare in modo completo ed esauriente quali siano le obbligazioni assunte dalle parti in ordine alla consegna delle cose oggetto del contratto. Si tratta degli Incoterms, un set di regole codificate della Camera di Commercio Internazionale di Parigi che ha dato un'interpretazione uniforme dei termini commerciali. Va evidenziato agli operatori commerciali che gli Incoterms sono condizioni del contratto di compravendita e non condizioni di trasporto ma per avere concreta efficacia giuridica, che si manifesta mediante espresso riferimento nel contratto, l'utilizzo di un determinato Incoterm non deve limitarsi al richiamo generico della clausola ma occorre anche fare riferimento all'edizione che le parti hanno inteso adottare.

La codificazione più recente è rappresentata dagli Incoterms 2000 attualmente in fase di revisione: ne è prevista una nuova edizione per il 2011 che dovrebbe consentirne un uso più preciso mettendo maggiormente in evidenza che alcune clausole sono applicabili solo ed esclusivamente nei casi in cui sia previsto un trasporto marittimo e che quindi sono inadeguate quando riguardano compravendite di merce consegnata in contenitori.

Nell'edizione 2000 gli Incoterms sono divisi in gruppi secondo un ordine progressivo di aggravamento delle obbligazioni facenti carico al venditore e distinguono tra:

CONTRATTI A PARTENZA	Comprendono 8 clausole (Ex Works, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP) In questo tipo di contratti il venditore adempie l'obbligazione di consegna nel paese di partenza e le merci viaggiano, almeno per quanto riguarda la parte internazionale del trasporto a rischio e pericolo dell'acquirente.
CONTRATTI ALL'ARRIVO	Comprendono 5 clausole (DAF, DES, DEQ, DDU, DDP) In questo tipo di contratti l'obbligo di consegna è adempiuto nel Paese di arrivo e le merci viaggiano a rischio e pericolo del venditore fino al luogo convenuto

GRUPPO "E" (EXW .. NAMED PLACE)

Il venditore non assume alcuna obbligazione per quanto attiene al trasporto delle merci (e nemmeno per la caricazione sul mezzo di prelevamento) al di là del luogo in cui esse sono prodotte; l'intera organizzazione ed i costi del trasporto sono quindi a carico dell'acquirente.

EXW.... Named Place

GRUPPO "F"

Il venditore adempie l'obbligo della consegna nel paese di partenza rimettendo a sue spese e rischi la merce sdoganata all'export, al vettore designato dal compratore sul quale gravano oneri e rischi successivi a tale momento.

FCA - (Free carrier ... named place)-

FAS - (Free alongside ship... named port of shipment)

FOB - (Free on board ... named port of shipment)

GRUPPO "C"

Il venditore ha l'obbligo di stipulare a sue spese il contratto di trasporto fino al luogo indicato dopo la clausola C mentre il compratore sopporta i rischi dal momento in cui la merce è stata consegnata (nel paese di partenza) per l'imbarco o la spedizione al vettore designato dal venditore.

Per gli Incoterms CIF e CIP il venditore è tenuto ad assicurare la merce.

CFR - (Cost and Freight ... named port of destination)

CIF - (Cost, Insurance Freight ... named port of destination)

CPT - (Carriage paid to ... named place of destination)

CIP - (Carriage, Insurance paid to... named place of destination)

GRUPPO "D"

Il venditore sopporta costi e rischi richiesti per consegnare la merce al loro arrivo nel luogo convenuto e nella località di consegna

DAF - (Delivered at frontier ... named place)

DES - (Delivered ex ship ... named port of destination)

DEQ - (Delivered ex quay ... named port of destination)

DDU - (Delivered duty unpaid ... named place)

DDP - (Delivered duty paid ... named place)

Nota bene!	Ciascuna sigla che individua i termini di resa deve essere seguita dal punto fisico (luogo) in cui avviene il passaggio dei rischi e la merce viene "consegnata" al compratore. In particolare : EXW, FCA e DAF saranno seguiti dal "luogo convenuto" FAS e FOB, saranno seguiti dal "porto d'imbarco convenuto" CFR, CIF, DES e DEQ, saranno seguiti dal "porto di destinazione convenuto" CPT, CIP, DDU e DDP, saranno seguiti dal "luogo di destinazione convenuto"
-------------------	--

Le tabelle che seguono indicano i modi di trasporto ed Incoterm 2000 appropriato

QUALSIASI MODO DI TRASPORTO

GRUPPO E	EXW	franco fabbrica ..luogo convenuto
GRUPPO F	FCA	franco vettore ...luogo convenuto
GRUPPO C	CPT CIP	trasporto pagato fino a ... luogo di destinazione convenuto trasporto e assicurazione pagati fino a.. luogo di destinazione convenuto
GRUPPO D	DAF DDU DDP	Reso frontiera...luogo convenuto Reso non sdoganato ..luogo di destinazione convenuto Reso sdoganato .. luogo di destinazione convenuto

SOLO TRASPORTO MARITTIMO E VIE NAVIGABILI INTERNE

GRUPPO F	FAS	Franco lungo bordo..porto di imbarco convenuto
	FOB	Franco a bordo ..porto di imbarco convenuto
GRUPPO C	CFR	Costo e nolo..porto di destinazione convenuto
	CIF	Costo, assicurazione e nolo.. porto di destinazione convenuto
GRUPPO D	DES	Reso ex ship..porto di destinazione convenuto
	DEQ	Reso banchina..porto di destinazione convenuto

Nota bene! La completa e accurata lettura delle spiegazioni che, nella pubblicazione degli Camera di Commercio Internazionale, accompagnano ciascun termine non deve far dimenticare agli operatori che la scelta di un determinato Incoterm non va effettuata esclusivamente sulla base della clausola che comporta apparentemente minori costi o impegni più contenuti.

Occorre infatti tener conto che l'adozione di uno specifico Incoterm implica conseguenze su altri contratti che non sono in rapporto con quello di compravendita come quello di trasporto e quello di assicurazione (se viene stipulata garanzia contro i rischi di perdite o avarie durante il trasferimento della merce) ma che sono collegati e concorrono tutti nel realizzare una compravendita internazionale.

Incorrere nell'equivoco di vendere ex works, fca o fob solo per evitare di pagare il

trasporto eliminando quanto meno in prima battuta ogni problema e complicazione attinenti al trasferimento della merce **significa, infatti, operare con una visione separata degli elementi fondamentali del trasporto come la scelta del vettore, il controllo delle merci, il documento rilasciato dal vettore all'atto della presa in carico dei beni ossia di quegli aspetti che vanno invece, nella maggior parte dei casi, a correlarsi con i pagamenti delle varie forniture.**

Trasporto: elemento della logistica

Perchè l'acquirente ottenga la concreta disponibilità delle merci occorre effettuare il trasporto ma oltre al trasferimento fisico devono essere affrontate diverse altre operazioni definite "accessorie" (operazioni doganali, emissione documenti, informazioni sui requisiti di sicurezza del carico, operazioni di verifica necessarie secondo la regolamentazione del paese acquirente, visti camerale e/o consolari, operazioni di carico e scarico, ecc.). Si è visto come gli Incoterms, mediante la loro incorporazione nei contratti, consentano alle parti contraenti di individuare in modo esplicito a chi fanno carico oneri e rischi connessi al trasferimento delle merci. Ma le scelte operate in materia di trasporto sia che si tratti di consegnare ad un cliente o di approvvigionare un canale di distribuzione hanno rilevanti ripercussioni su altri elementi della logistica. Vediamoli singolarmente.

Trasporto ed imballaggio

Queste funzioni sono legate nella misura in cui i rischi che possono occorrere alle merci (bagnamento, schiacciamento, furto, rottura, ecc.) sono diversi in relazione al modo di trasporto utilizzato ed anche secondo il numero delle eventuali rotture di carico (vale a dire i trasbordi da un mezzo di trasporto ad un altro) durante il viaggio. Le economie che possono essere realizzate in questo campo, per esempio dalla utilizzazione delle unità di carico, come, ad esempio, il contenitore sono rilevanti soprattutto nel caso di trasporto da porta a porta ad opera di un unico vettore. La preoccupazione di mantenere il costo degli imballi ad un livello accettabile non deve però condurre gli operatori a scelte imprudenti: non devono, infatti, essere ignorati o sottovalutati i vincoli anche di ordine tecnico e normativo legati all'imballaggio nelle vendite sui mercati esteri.

L'imballaggio assolve il compito in fase di trasporto di contenere, proteggere e rendere manipolabili in un certo modo le merci, come pure quello di conservarle presso i vari magazzini dove le stesse possono transitare o venire stoccate in attesa del viaggio internazionale.

Dunque l'attenzione da rivolgere alle tecniche ed ai materiali dell'imballaggio, pur non essendoci regole precise che stabiliscano quale sia l'imballo più adeguato in relazione alla merce da spedire ed alla modalità di trasporto, è rilevante sia in relazione alle esigenze funzionali (solidità, maneggevolezza, sicurezza, ecc.) sia ai costi, anche indiretti. Si deve cioè evitare che l'imballaggio venga ad incrementare eccessivamente il peso e/o il volume complessivo generando così sensibili costi indiretti, legati al trasporto, alle manipolazioni, alla possibile mancata saturazione delle portate dei mezzi riferite al peso od al volume, etc.

Trasporto ed assicurazione

I rischi che possono occorrere alle merci per aggressioni meccaniche e chimiche (quali urti, pressioni, vibrazioni, caduta, corrosione, inquinamento) o climatiche (come pioggia, umidità, freddo, caldo) ma anche da furti, atti vandalici, danneggiamenti per eventi fortuiti od

accidentali durante le operazioni di carico, scarico, trasporto, magazzinaggio, trasbordo, stivaggio ecc. sono molto variabili da una modalità di trasporto all'altra.

Scelte adeguate in funzione del mezzo e del sistema di trasporto, del suo specifico iter, dello spedizioniere e del vettore in relazione alle specifiche caratteristiche di ogni spedizione sono la prima precauzione da adottare nei confronti del carico.

La seconda riguarda l'aspetto assicurativo connesso proprio a tali scelte : i tassi dei premi per la copertura dei vari rischi variano in modo notevole secondo il tipo di trasporto e secondo l'imballaggio realizzato. A parità di merce e viaggio, infatti, i fattori più importanti per la quotazione del rischio e di conseguenza per la determinazione del premio da pagare sono proprio l'imballaggio realizzato per quella determinata merce, i mezzi, la modalità di trasporto e di sollevamento del carico.

E' opportuno infine segnalare che il vizio di imballaggio rientra spesso nella categoria del vizio proprio della merce che l'assicuratore considera a carico dell'assicurato. Quindi presunte economie realizzate in fase di condizionamento della merce o nella scelta dei materiali necessari a tale scopo vanificano anche la più ampia garanzia assicurativa. (vedi infra rischi del trasporto internazionale)

Trasporto e stoccaggio

I termini di tempo necessari alla consegna variano molto da un modo di trasporto all'altro al pari del "lotto economico" cioè il quantitativo minimo di una spedizione per sfruttare le condizioni tariffarie ottimali.

Termini più contenuti, partite meno consistenti possono, ad esempio, permettere consegne più frequenti e dunque stoccaggi più ridotti presso il venditore come pure presso i suoi clienti : queste riduzioni degli stocks possono comportare risparmi nelle spese ad essi correlati con le inevitabili ripercussioni sugli oneri finanziari e sulla riduzione dei rischi.

Le unità di carico: regime completo e regime groupage

Le unità di carico sono strumenti che si inseriscono tra l'imballaggio o, nel caso di merce priva di imballo come i tubi o i blocchi di marmo, tra la merce ed il mezzo di trasporto.

Le unità di carico sono nate e si sono sviluppate per la necessità dei vettori di razionalizzare i tempi e le operazioni di carico e scarico ma anche per semplificare ed accelerare i trasferimenti da un sistema vettoriale all'altro evitando i trasbordi.

I vari ambienti di trasporto sono così venuti ad integrarsi in una linea ininterrotta dall'origine a destinazione : è nato in questo modo il trasporto multimodale che utilizza un unico strumento di trasporto (l'unità di carico) nel passaggio da un tipo di trasporto all'altro grazie anche alla modularità ed alla standardizzazione delle sue dimensioni.

Le unità di carico (pallets, containers, casse mobili, ecc.) hanno avuto rapido successo sin dalla loro origine perchè hanno consentito :

- di evitare le rotture di carico da una modalità di trasporto ad un'altra senza toccare la merce con la riduzione globale delle spese
- di ridurre i costi di imballaggio specialmente per quanto riguarda il trasporto door to door ma non sostituendosi all'imballaggio vero e proprio, specialmente per le piccole partite o quelle merci che, a monte o a valle del trasporto internazionale mediante unità di carico, sono inoltrate o rispediti ancora con mezzi di tipo tradizionale.
- di limitare i rischi di perdite, furti, rotture, ecc.
- di contenere i costi assicurativi
- di migliorare e rendere più attendibili i tempi di viaggio
- di ridurre l'incidenza del costo del trasporto sul costo finale delle merci.

Il trasporto in unità di carico ha reso possibile due diverse tecniche :

- Regime completo. Consiste nel riempimento di un mezzo di trasporto o di una unità di carico ad opera di un unico esportatore con merce destinata ad un unico acquirente, indipendentemente dall'ambiente in cui verrà svolta la traslazione della merce (o dalla combinazione di almeno due ambienti diversi per quanto riguarda il trasporto multimodale). L'utilizzazione del "completo" da origine a destinazione presuppone spedizioni di una certa consistenza o quanto meno di quelle quantità che consentono di saturare al meglio le portate del mezzo o della unità di carico considerata sia in termini di peso che di volume. Poiché, generalmente, per i carichi completi vigono tariffe forfettarie indipendenti dal fattore di riempimento si comprende quanto interesse dovrebbe avere l'azienda esportatrice a concordare con l'acquirente, tutte le volte che sia possibile, offerte od invii di quantitativi di merce che corrispondano alle diverse capienze e limiti.
- Regime groupage. Con questo termine viene indicato un particolare tipo di spedizione (con esclusione dell'invio postale o del corriere aereo espresso) che ha per oggetto partite di merce di piccolo taglio o volume unitario troppo debole per la unitizzazione del carico per ogni cliente. Consiste nel raggruppare le richieste di trasporto relative al collettame proveniente da mittenti diversi di un dato paese ed indirizzato a destinatari diversi di altro paese per costruire un lotto di " X " tonnellate o " X " metri cubi, da introdursi successivamente in una unità di carico. Esiste una grande varietà di servizi groupage su tutte le relazioni mondiali di traffico in grado di soddisfare ogni problema di trasporto e distribuzione.

Il trasporto in convenzionale

Riguarda in particolare il trasporto di materie prime minerali od agricole o di quelle merci per le quali l'utilizzo del contenitore è impossibile oppure economicamente ingiustificato.

Spedizioniere, Vettore, Operatore di Trasporto Multimodale e Logistico.

A chi deve ricorrere l'impresa esportatrice per una spedizione internazionale?

Esclusa l'ipotesi del trasporto in conto proprio (con mezzi di trasporto appartenenti all'impresa venditrice) sono possibili le seguenti opzioni :

- rivolgersi direttamente al vettore: le maggiori imprese di trasporto dispongono di uffici commerciali che sono a disposizione dei caricatori/ricevitori per informazioni su servizi e prezzi.

Per i contratti di trasporto importanti e regolari il contatto diretto con il vettore è quasi una regola per numerosi esportatori che negoziano le condizioni senza lo schermo rappresentato dagli intermediari.

- utilizzare i servizi degli operatori chiamati correntemente spedizionieri ma che svolgono attività diversificate e soprattutto con la diffusione delle unità di carico sono stati indotti ad estendere la loro area di attività cui corrisponde un grado variabile di responsabilità in relazione ai servizi forniti.

Nell'ordinamento giuridico italiano il contratto di spedizione è qualificato come un mandato che ha per oggetto la conclusione di un contratto di trasporto ed il compimento di attività accessorie, quali, ad esempio le formalità doganali, camerale, consolari, prestazioni assicurative, di magazzinaggio, ecc.

Lo spedizioniere, in qualità di mandatario, è incaricato dall'esportatore di negoziare e concludere con il vettore un contratto di trasporto. Per questo si dice che il contratto di spedizione ha ad oggetto il compimento di atti giuridici e che lo spedizioniere è tenuto unicamente ad una obbligazione di mezzi mentre il vettore, che con il contratto di trasporto si obbliga a trasferire le merci (svolgendo quindi una attività materiale), è tenuto ad una obbligazione di risultato.

Lo spedizioniere è responsabile degli errori derivanti dalla inosservanza delle istruzioni ricevute dal proprio mandante e risponde della negligente scelta di un vettore non adeguato mentre il vettore è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario a meno che, in caso perdite od avarie, non fornisca la dimostrazione dell'esistenza di una causa di esonero da responsabilità.

La tradizionale distinzione, sopra brevemente accennata, tra spedizioniere e vettore è stata superata dalla evoluzione che le figure dello spedizioniere e del vettore hanno subito dopo la comparsa del container e delle altre unità di carico.

Questi "strumenti" di trasporto hanno consentito agli spedizionieri, ai vettori ed in seguito anche ad altri operatori del trasporto e delle attività accessorie, di offrire agli operatori commerciali tutta una gamma di prestazioni nel campo dell'instradamento delle merci che vanno dallo stoccaggio, al ricondizionamento, alla marcatura dei colli, al groupage, al trasporto vero e proprio, alla deconsolidazione, alla distribuzione, ecc. ovvero una catena di servizi differenziati nel campo della logistica.

<p>Nota bene!</p>	<p>Il termine generale di spedizioniere ricopre oggi una gamma di attività diverse, complesse ed eterogenee, facilmente classificabili sotto il profilo tecnico operativo ma che, in caso di controversie, non sono agevolmente inquadrabili in precise categorie giuridiche con la conseguente difficoltà di individuare quali siano le norme applicabili ai rapporti che sorgono tra spedizionieri ed utenti.</p> <p>Alla evoluzione del ruolo di esecutori o organizzatori di attività di trasporto non è corrisposto un adeguamento normativo : si comprende allora, anche per evitare futuri dubbi interpretativi in caso di controversie, quanto sia vitale la formalizzazione di un contratto, cioè la redazione di un apposito documento scritto nel quale vengano evidenziate le pattuizioni intervenute tra le parti, la specifica individuazione dei rispettivi diritti ed obblighi e la regolamentazione delle correlate responsabilità.</p>
--------------------------	--

Le convenzioni che disciplinano le diverse modalità di trasporto internazionale.

In relazione all'ambiente in cui viene eseguito è necessario distinguere in tre figure di trasporto:

- Via terra (trasporto stradale e ferroviario)
- Via acqua (trasporto via mare, lacuale e fluviale)
- Via aria (trasporto aereo)

Anche se i vettori che operano nei diversi ambienti offrono sostanzialmente gli stessi servizi (presa in carico della merce al punto di partenza, carico, trasporto, scarico ed eventuale riconsegna al destinatario) *ogni tipo di trasporto comporta una diversa qualità di*

- *mezzi necessari alla sua esecuzione,*
- *tecniche di caricazione e di movimentazione,*

➤ *supporti logistici.*

Queste differenze comportano una differenziazione in primo luogo sotto il profilo normativo ma anche nei criteri di tassazione, nei procedimenti di calcolo delle tariffe applicate da ogni sistema, nella documentazione oltre che ovviamente per le diverse modalità di esecuzione, itinerari, tempi di transito, trasbordi, ecc.

La disciplina del trasporto internazionale è contenuta in convenzioni applicabili nei singoli settore del trasporto.

Trasporto marittimo

- Convenzione internazionale per l'unificazione di certe regole in materia di polizza di carico meglio nota come Convenzione di Bruxelles (Bruxelles 25 agosto 1924)
- Protocollo portante modifica della Convenzione sopra enunciata (Bruxelles 23 febbraio 1968)
- Protocollo portante modifica della Convenzione sopra enunciata come modificata dal precedente Protocollo (Bruxelles 21 dicembre 1979)
- Convenzione delle Nazioni Unite sul trasporto di merci via mare (Amburgo 31 marzo 1978) meglio nota con il nome di regole di Amburgo

Trasporto aereo

- Convenzione di Montreal (Montreal 28 maggio 1999)

Trasporto stradale

- Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (Ginevra 19 maggio 1956) meglio nota come C.M.R.
- Protocollo di modifica di tale Convenzione (Ginevra 5 luglio 1978)

Trasporto ferroviario

- Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (Berna 9 maggio 1980) meglio nota come COTIF
- Protocollo portante modifica alla Convenzione sopra enunciata (Vilnius 3 giugno 1999)

La responsabilità del vettore

Nota bene!	Le sopra enunciate Convenzioni stabiliscono che il vettore è responsabile della perdita e/o avaria delle merci oggetto del trasporto dal momento in cui le riceve fino a quello in cui le riconsegna al destinatario salvo non riesca a provare che la perdita o l'avaria sono derivate da caso fortuito ovvero dalla natura o dai vizi delle cose, o dal loro imballaggio, o ancora dall'operato del mittente o del destinatario ovvero che sono dipendenti da circostanze che il vettore non poteva evitare ed alle cui conseguenze non poteva ovviare.
-------------------	--

Nelle Convenzioni Internazionali che disciplinano le diverse modalità di trasporto esiste una normativa in materia di **responsabilità del vettore** molto differenziata anche per quanto attiene il **limite di risarcimento del danno**:

- Convenzione CMR (trasporto via strada): 8,33 DSP per kg lordo
- Convenzione Cotif/CIM (trasporto ferroviario): 16,66 DSP per kg lordo
- Convenzione di Montreal (trasporto via aria): 17 DSP per kg lordo

- Convenzione di Bruxelles (trasporto via mare): 2 DSP per kg lordo, oppure 666,67 DSP per package/unit
- Regole di Amburgo (trasporto via mare): 2,5 DSP per kg lordo, oppure 835 DSP per package/unit

Il DSP è una unità convenzionale il cui valore è rilevabile ogni giorno su "Il sole 24ore", sezione Finanza & Mercati, riquadro indicatori reali.

In caso di perdita o avaria dovuta a dolo o colpa grave nessun limite ovvero risarcimento integrale valore merce

A fronte di dichiarazione di valore mediante pagamento del relativo maggior nolo: valore integrale del carico

La tassazione dei trasporti internazionali : la terminologia utilizzata

Il compenso dovuto al vettore per il trasporto viene definito nolo. Esistono tariffe a forfait (proposte solitamente per mezzi completi o quantitativi fissi) e, per le piccole partite, tariffe unitarie (aliquote calcolate sul peso o sul volume strettamente legate alla capienza del mezzo).

I Documenti del trasporto internazionale

Documenti di certificazione, di assicurazione e di trasporto

La documentazione che caratterizza i contratti di compravendita internazionale è assai diversificata in funzione principalmente del Paese di destinazione o meglio di quanto richiesto dalla regolamentazione doganale ivi vigente per consentire l'ingresso di merci estere nel suo territorio.

Si deve distinguere tra

- Documenti di identificazione e certificazione
- Documenti di assicurazione
- Documenti di trasporto

Documenti di identificazione e certificazione

E' la categoria più numerosa perchè oltre alla fattura commerciale, distinta pesi, distinta misure può comprendere tutti quei documenti che il regime delle importazioni vigente in ciascun Paese prevede debbano accompagnare la merce ed essere presentati all'atto dell'introduzione sul proprio territorio anche a seconda del tipo di merce. Esaminiamoli brevemente :

- certificato di origine ai fini dell'applicazione del dazio che può variare a seconda dell'origine della merce
- certificato di circolazione delle merci : certifica origine della merce e consente o l'esenzione dei dazi doganali o l'applicazione di aliquote più ridotte
- fattura consolare se reca il visto della rappresentanza diplomatica del Paese del venditore o fattura doganale (customs invoice) attestante la provenienza della merce o per certificare il suo valore
- certificato sanitario emesso in relazione alla compravendita di carni, bestiame ed altri prodotti del mondo animale. Viene rilasciato dalle autorità sanitarie del Paese di provenienza e deve attestare che i beni rispondono ai requisiti previsti dalle norme sanitarie del Paese importatore
- certificato fitosanitario per i prodotti del mondo vegetale
- black list legate a situazioni di embargo verso alcuni Paesi e più specificamente richieste da Israele o Paesi Arabi
- dichiarazione età nave o appartenenza a particolari Istituti di classificazione

- certificati di collaudo, di ispezione, di peso richiesti sia perché previsto dalle regolamentazione doganale del Paese importatore sia direttamente dagli acquirenti che intendono attraverso tale documentazione cautelarsi contro il rischio di frodi, discordanze qualitative rispetto alle specifiche contrattuali o contro altre inadempienze
- certificato di libera vendita richiesto da alcuni Paesi per alcune categorie merceologiche e che garantisce alle autorità doganali che i prodotti importati sono stati sottoposti ai controlli in materia di sanità pubblica e sicurezza
- attestazione del trattamento antiparassitario richiesto da molti Paesi per gli imballaggi in legno che potrebbero essere infestati da insetti e che arrivando in vita a destinazione potrebbero rappresentare un serio pericolo per animali o piante.

Documenti di assicurazione

Sono la prova della esistenza di una copertura assicurativa danni sulle merci trasportate. Poiché è nota l'attitudine di molti operatori commerciali a vendere con resa franco fabbrica o fob raramente la documentazione mercantile ricomprende questi documenti.

Documenti di trasporto internazionale

Sono quelli più rilevanti perché comprovano l'avvenuta spedizione della merce oltre a consentire di individuare esattamente le responsabilità connesse alla esecuzione del trasporto medesimo. Svolgono le seguenti funzioni :

- 1. quella di certificare la presa in carico delle merci da parte del vettore, l'assunzione dell'obbligo di custodirle, trasportarle nonché quello di riconsegnarle al destinatario nelle stesse condizioni e quantità in cui sono state ricevute*
- 2. quella di comprovare esistenza e contenuto del contratto di trasporto relativo alle merci in esso descritte*

Al documento del trasporto marittimo fin da epoca remota e proprio per quelle che erano le caratteristiche del trasporto marittimo di allora, è stata attribuita una funzione supplementare ossia quella di rappresentare le merci in essa descritte ed incorporate, consentendone il trasferimento mediante semplice trasmissione del documento. La conseguenza di ciò è che il possesso del documento da parte del destinatario è condizione necessaria per esigere dal vettore la riconsegna delle merci al termine del viaggio.

Documentazione del trasporto marittimo: polizza di carico, polizza diretta, documenti emessi dagli operatori di trasporto, polizza di trasporto combinato (Combined Bill of Lading), lettera di vettura marittima

Polizza di carico

È il documento attestante l'avvenuta caricazione della merce a bordo della nave che vi viene nominativamente indicata. Storicamente è il documento prodotto per la richiesta di trasporto da porto a porto. Viene rilasciata in due o tre esemplari originali (in gergo si parla di "gioco completo" o "giro completo" per intendere l'insieme di tutti gli originali emessi) ed è emessa su moduli a stampa predisposti dal vettore su cui sono riportate, tra l'altro le condizioni generali che disciplinano il trasporto.

Circolazione delle polizze

Le polizze di carico possono essere emesse :

- *a soggetto nominato* (polizza nominativa) = quando il documento è emesso a favore di soggetto determinato che, per effetto dell'intestazione a suo nome, si legittima all'esercizio dei

diritti menzionati nel titolo cioè ha diritto di ottenere dal vettore la consegna delle merci indicate nel documento.

- *al portatore* = quando indica esplicitamente che è al portatore o se contiene la clausola all'ordine, senza indicare all'ordine di chi è emessa o ancora se indica il soggetto all'ordine di chi è emessa dopo la girata in bianco di quest'ultimo.

- *all'ordine* = quando è emessa all'ordine del soggetto in essa indicato. Il suo trasferimento avviene tramite girata ed il possessore si legittima all'esercizio dei diritti menzionati nella polizza per effetto di una serie di girate. Il titolo viene onorato con la consegna delle merci al beneficiario della girata o al portatore della polizza all'ordine girata in bianco.

Polizza diretta (through bill of lading)

E' una polizza di carico che indica un punto interno e non un porto come luogo di ritiro o di consegna delle merci. Il trasporto di queste viene effettuato mediante almeno due mezzi di trasporto diversi : a fronte di esso viene emessa una polizza di carico denominata diretta in quanto il vettore assume il trasporto tra il luogo di spedizione e di destinazione compresi i percorsi precedenti l'imbarco o quelli successivi al viaggio marittimo per la rispedizione a destinazione. In molti casi la polizza diretta che "copre" un trasporto assunto cumulativamente da più vettori, in forza di un unico contratto, viene emessa dallo spedizioniere che però, trasformando la sua attività tipica, assume in questo caso anche la veste di vettore.

Documenti emessi dagli operatori di trasporto

In relazione alla tendenza di alcune categorie (spedizionieri, agenti marittimi, operatori di terminal) ad assumere la veste di vettore sono stati creati documenti con differenti denominazioni (House bill of lading, multimodal transport document, FIATA bill of lading, ecc.). Questi documenti non sono disciplinati dalla legge che, tuttavia, non esclude la possibilità di emettere titoli diversi da quelli espressamente previsti: essi traggono la loro efficacia dal generale riconoscimento loro attribuito in relazione rispettivamente :

- all'affidabilità dei soggetti da cui sono rilasciati
- alla efficacia riconosciuta da parte dei soggetti interessati all'esercizio dei diritti in essa incorporati e da parte di quelli presso i quali il documento viene negoziato

Polizza di trasporto combinato (Combined Bill of Lading)

E' una polizza che copre più modi di trasporto, utilizzata soprattutto per il trasporto dei contenitori quando è necessario rilasciare un unico documento di trasporto per la totalità del percorso che intercorre tra la località di partenza e quella di destino.

Lettera di vettura marittima

L'avvento dell'informatica ed una maggiore velocità nella rotazione delle navi hanno dato origine a questo documento di trasporto privo del requisito della negoziabilità per cui il destinatario si legittima al ritiro delle merci indipendentemente dalla presentazione di un esemplare del documento medesimo.

Documentazione del trasporto aereo: lettera di vettura aerea (Air Way Bill - AWB)

La lettera di vettura aerea (Air Way Bill - AWB) è il documento emesso dal vettore o dallo spedizioniere agente lata all'atto della presa in carico della merce. Fa fede della stipulazione del contratto di trasporto aereo nonché delle condizioni che lo disciplinano, ma non è titolo negoziabile quindi il destinatario può presentarsi per il ritiro della merce senza esibire l'esemplare del documento .

La AWB è composta generalmente da 3 originali e 6 copie a cui ogni vettore può aggiungere secondo le proprie esigenze altre copie extra.

Le tre copie originali della AWB, ciascuna della quali reca sul retro le condizioni del contratto, soddisfano le seguenti esigenze:

- Originale n.3 Va consegnato al mittente dopo la convalida della AWB vale a dire dopo l'apposizione della data e del luogo di stipulazione del contratto nonché della firma del mittente e/o del suo agente quale piena accettazione delle condizioni di trasporto previste dal vettore.
- Originale n.2 Accompagna la merce fino a destino e viene rilasciata al destinatario al momento della consegna delle merci.
- Originale n.1 E' la copia contabile per il vettore emittente e comprova l'avvenuta stipula del contratto di trasporto.

La lettera di vettura aerea per trasporti internazionali o AWB = Air Way Bill assolve anche le seguenti funzioni:

- fattura del nolo aereo posto che vi viene inserito l'ammontare del nolo assumendo quindi veste di fattura
- documento doganale poiché copia della AWB deve essere presentata alle autorità doganali al momento delle relative formalità
- documento attestante la stipula del contratto di assicurazione quando si richiede al vettore aereo la copertura dei rischi ai quali la merce è esposta durante il periodo assicurato.

Documentazione del trasporto stradale: la lettera di vettura

E' il documento probante sia l'avvenuta presa in carico della merce da parte del vettore sia l'assunzione dell'obbligo da parte sua di curarne il trasporto da una località all'altra ed idoneo ad evidenziare l'esistenza ed il contenuto del contratto di trasporto ma non è titolo negoziabile. Viene emessa in 4 esemplari (con identica capacità certificativi) firmati dal mittente e dal vettore.

Documentazione del trasporto ferroviario

La lettera di vettura

E' il documento, da compilarsi a cura del mittente, che deve essere presentato unitamente alla merce alla stazione di partenza. L'amministrazione ferroviaria deve attestare, con opportuna stampigliatura, il ricevimento della merce e la data di accettazione del trasporto restituendo al mittente un duplicato della lettera di vettura che rappresenta l'atto formale con cui viene perfezionato il contratto di trasporto. E' un documento privo del requisito della negoziabilità e pertanto non è necessario per ottenere la riconsegna della spedizione al suo arrivo.

I rischi del trasporto internazionale

L'assicurazione danni: polizze a viaggio, in abbonamento e sul fatturato industriale.

Le condizioni di consegna, con l'adozione degli Incoterms richiamati espressamente nel contratto di compravendita internazionale, individuano in modo esplicito il soggetto su cui grava il rischio di perimento alle merci durante trasporto ovvero il soggetto che ha l'interesse ad assicurarsi per non sopportare le conseguenze economiche dovute a danni od ammanchi ai beni trasportati dai locali del venditore e fino al momento in cui gli stessi giungono nella disponibilità dell'acquirente.

Non è raro tuttavia che il soggetto esposto al rischio rinunci a cautelarsi o non compia una corretta valutazione delle conseguenze derivanti dall'assunzione del rischio di perdite o danni alle merci. E ciò avviene per vari motivi:

- per pregiudizi diffusi in tema di coperture assicurative (gli assicuratori non pagano mai..) e/o sui limiti di responsabilità dei vettori (il vettore è sempre e comunque responsabile di qualsiasi perita o danno subito dalla merce)
- per non gravare le merci di un costo ritenuto superfluo
- per la convinzione che lo sviluppo tecnologico di cui ha beneficiato negli ultimi decenni l'industria del trasporto abbia eliminato la possibilità di danni alle merci trasportate
- e, non ultimo, per la scorrettezza di molti che, agendo sulle condizioni di pagamento concordate, sollevano eccezioni sulla qualità dei beni per non pagarne il valore quando le merci alla loro ricezione presentano difetti che vengono fatti risalire (quasi sempre pretestuosamente) ad una non corretta fornitura.

In realtà la crescente quantità di beni trasportati - in conseguenza dello sviluppo degli scambi internazionali - e la sempre maggiore complessità e fragilità dei prodotti della tecnica moderna (per cui anche i danni più lievi assumono una rilevanza economica non comune), rendono sempre aleatorio il trasporto. Infatti per quanto perfezionati possano essere i mezzi vettori e collaudate le tecniche di confezionamento, il trasferimento di una merce comporta sempre il rischio che la originaria integrità venga meno.

Da qui la necessità di stipulare una garanzia assicurativa: l'assicurato paga una certa somma all'assicuratore contro impegno di quest'ultimo di tenerlo indenne del pregiudizio economico derivante da un determinato evento, futuro ed incerto nonché estraneo alla volontà delle parti del contratto di assicurazione. Le condizioni di copertura richiesta ossia l'inclusione o l'esclusione di determinate garanzie influiscono nella determinazione del premio e costituiscono il contenuto contrattuale della polizza .

Polizza a viaggio.

E' una polizza utilizzata per un viaggio singolo e merci determinate.

Polizza in abbonamento.

Di durata determinata (di norma annuale) si riferisce a quantitativi che non sono predeterminati al momento della stipulazione della polizza. Copre automaticamente tutte le merci esposte al rischio e viene utilizzata da quelle imprese che abbiano flussi continui di esportazioni od importazioni.

Polizza sul fatturato industriale

Offre una garanzia relativa alle merci movimentate dall'assicurato in entrata od in uscita e permette di predeterminare massimali, condizioni di garanzia ed un tasso convenuto sul fatturato previsto con conguaglio a fine esercizio quando il fatturato eccede il previsto. Si adatta ad aziende di tipo industriale o commerciale che, per omogeneità di trasporti e merce movimentata possono ottenere un tasso unico su tutto il fatturato da esse prodotto.

L'assicurazione della responsabilità vettoriale

L'assicurazione delle merci trasportate sopra brevemente accennata non deve essere confusa con l'assicurazione della responsabilità. Quest'ultima si impegna infatti a tenere indenne l'assicurato (il vettore) da quanto questi sia tenuto a risarcire ad un terzo in dipendenza di una responsabilità contrattuale ed in conseguenza di un danno accaduto durante il periodo dell'assicurazione. Ma non opera se il vettore non è legalmente responsabile e, comunque, se questi non riuscisse a dimostrare la sua estraneità al danneggiamento non risponde per il pieno valore delle merci danneggiate ma solo entro i limiti stabiliti dal Codice Civile (ambito domestico) o dalle Convenzioni internazionali (C.M.R., BRUXELLES, AMBURGO, MONTREAL, COTIF/CIM).