



Gli spedizionieri internazionali sono partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese e solution provider in grado di sviluppare modelli innovativi di supply chain - green, efficienti e resilienti - con il supporto delle tecnologie più evolute.

Ogni giorno, con professionalità e competenza, organizzano il trasporto delle merci per mare, terra e cielo, generando un fatturato di 15 miliardi l'anno - il 20% del fatturato italiano dell'intero settore logistico - dando lavoro a circa 50.000 addetti.

Fedespedi è dal 1946 l'unica organizzazione imprenditoriale in Italia che rappresenta e tutela gli interessi delle imprese di spedizioni internazionali (sono associate oltre il 90% del totale delle aziende del settore operanti in Italia).

La sua missione è rappresentare la categoria presso istituzioni e stakeholder e promuovere quotidianamente la crescita delle sue imprese, con servizi di qualità in tutti i settori di interesse aziendale.

Presente oggi sul territorio nazionale con oltre trenta associazioni territoriali, Fedespedi aderisce a Confetra, CLECAT e FIATA rispettivamente a livello nazionale, europeo e mondiale.

Fanno parte di Fedespedi: Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e Fisi (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).

Associazioni affiliate:



FEDESPEIDI aderisce a:



www.fedespedi.it - www.linkedin.com/company/fedespedi



FEDERAZIONE NAZIONALE IMPRESE
DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI



Il regime delle responsabilità nei trasporti e nelle spedizioni nazionali e internazionali



I QUADERNI DI
FEDESPEIDI



Il regime delle responsabilità nei trasporti e nelle spedizioni nazionali e internazionali

a cura della **Legal Advisory Body di Fedespediti**
con la consulenza dello **Studio Legale Righetti Ravera Girelli**



Via E. Cornalia, 19 - 20124 Milano
+39 02 671541
fedespedi@fedespedi.it
www.fedespedi.it



NOTA

Per la predisposizione di questa pubblicazione sono state prese in considerazione tanto la normativa italiana, sia del Codice civile che del codice della navigazione, quanto le convenzioni uniformi di più diffusa applicazione nei trasporti internazionali marittimi, aerei, ferroviari e terrestri. In materia di trasporto marittimo, si è ritenuto di includere anche la disciplina del COGSA statunitense, in quanto ampiamente utilizzata nei traffici da e per gli USA.

Milano, maggio 2022

Divieto di utilizzo e riproduzione a norma di legge.

Sommario

Prefazione	7
Introduzione	9
01 SCHEDE	11
SPEDIZIONIERE	
— 01.1 SPEDIZIONIERE PURO Nazionale & Internazionale	12
SPEDIZIONIERE-VETTORE	
— 01.2 SPEDIZIONIERE-VETTORE Internazionale	13
— 01.3 SPEDIZIONIERE-VETTORE Nazionale	15
TRASPORTO AEREO	
— 01.4 TRASPORTO AEREO Internazionale e Nazionale	16
TRASPORTO FERROVIARIO	
— 01.5 TRASPORTO FERROVIARIO Internazionale	18
— 01.6 TRASPORTO FERROVIARIO Nazionale	20
TRASPORTO MARITTIMO	
— 01.7 TRASPORTO MARITTIMO Internazionale	22
— 01.8 TRASPORTO MARITTIMO Nazionale	27
TRASPORTO STRADALE	
— 01.9 TRASPORTO STRADALE Internazionale	28
— 01.10 TRASPORTO STRADALE Nazionale	30
02 APPENDICE	32
03 GLOSSARIO	44
04 TABELLE	50
— TABELLA 1 SPEDIZIONIERE VETTORE	52
— TABELLA 2 TRASPORTO AEREO	54
— TABELLA 3 TRASPORTO FERROVIARIO	54
— TABELLA 4 TRASPORTO MARITTIMO	56
— TABELLA 5 TRASPORTO STRADALE	58
05 RIFERIMENTI E FONTI	60

D

Prefazione



Ciro Spinelli
Presidente Legal Advisory Body
Senior Legal Counsel
Deutsche Post DHL Italy Legal Dept.

Prefazione

Cari Freight Forwarders, sono molto lieto di introdurvi la nuova versione del quaderno sul “regime delle responsabilità nei trasporti e spedizioni nazionali ed internazionali” in quanto non solo argomento di vivo interesse e di rilevanza quotidiana per la nostra categoria imprenditoriale ed industriale bensì, in quanto detto quaderno, ha oggi l’orgoglio di raccogliere gli sforzi profusi dal Legal Advisory Body di Fedespediti nel progetto di revisione del codice civile italiano in ambito trasporto e spedizione, che hanno visto dapprima l’approvazione delle nostre novelle da parte del Consiglio Nazionale dell’Economia e del Lavoro (CNEL), e successivamente l’approvazione finale da parte del Legislatore Italiano.

La conversione in legge (n. 233 del 29 dicembre 2021) del D.L. 152/2021, in attuazione del PNRR, ha quindi finalmente concluso il processo di revisione di talune previsioni contenute nel codice civile in materia di contratti di spedizione e trasporto recependo l’obiettivo del Legal Advisory Body di Fedespediti che poggiava su tre pilastri essenziali: (a) ammodernare il previgente sistema fermo al 1942, adeguando la disciplina ai maggiori orientamenti giurisprudenziali; (b) evidenziare,

nelle pieghe delle norme, il carattere internazionale delle spedizioni di merci, e ciò al fine di uscire da un provincialismo lessicale che relegava la disciplina civilistica ad un pensiero prevalentemente stradale; (c) rappresentare, con le nuove norme da noi proposte, prassi operative e commerciali misurate ai tempi che viviamo, con l’auspicio di uscire da incertezze applicative e contenziosi ed al contempo conseguire gli scopi di competitività del nostro settore che vive e respira nel mondo.

Concludo questa mia breve prefazione al quaderno, esprimendo un sentito ringraziamento a tutti i Colleghi del Legal Advisory Body di Fedespediti nonché a tutte le donne e gli uomini dell’organizzazione Fedespediti e Confetra che hanno saputo riconoscere in questo progetto il viatico per segnare indelebilmente il preminente ruolo dei Freight Forwarders nel panorama non solo italiano bensì internazionale.

A voi quindi dedico con stima ed affetto questa frase che mi è stata dedicata da Fedespediti: **“siate come i giardinieri, investite le vostre energie e i vostri talenti in modo tale che qualsiasi cosa facciate duri una vita intera o perfino più a lungo”**

(Sergio Marchionne).
Buona consultazione.



Avv. Prof. Enrico Righetti
Studio Legale Righetti Ravera Girelli

Introduzione

Nell'introduzione alla 1ª Edizione di questo Quaderno, avevamo sentito l'esigenza di stigmatizzare come la normativa di legge italiana e, ancor più, la giurisprudenza nostrana, non aiutassero ad infondere nel nostro spedizioniere la "*certezza del diritto*". Questo perché gli artt. 1737 e ss. del Codice civile in allora vigenti datati ai primi anni '40 del secolo scorso rispecchiavano la figura che lo spedizioniere aveva in quegli anni e non tenevano quindi conto dell'evoluzione considerevole che la sua funzione aveva avuto nel mercato negli ultimi decenni.

Ora, a seguito della recente iniziativa promossa da FEDESPEDI, che è stata resa possibile grazie allo studio e all'impegno del suo Legal Advisory Body ed al lavoro congiunto svolto insieme a CONFETRA, il nostro legislatore ha definitivamente approvato una sostanziale riforma in materia di contratto di spedizione e di trasporto multimodale. In particolare, l'intervento riformatore del legislatore ha riguardato sia gli artt. 1737, 1739 e 1741 del codice civile che disciplinano il contratto di spedizione in generale, che ulteriori disposizioni codicistiche che integrano la disciplina di questo contratto: vale a dire, l'art. 1696 che regola la responsabilità del vettore, anche multimodale, ma anche dello stesso

spedizioniere-vettore (per il richiamo che fa a questa norma l'art. 1741 c.c.), nonché l'art. 2761 in materia di privilegio dello spedizioniere.

Oltre all'aggiornamento delle schede e delle tabelle relative alla figura dello spedizioniere "puro" e dello spedizioniere-vettore, abbiamo poi ritenuto opportuno inserire in calce a questo quaderno un primo commento giuridico su questa fondamentale riforma codicistica.

L'ulteriore attività di aggiornamento di questo quaderno, infine, si è soprattutto incentrata sull'adeguamento del limite di responsabilità vettoriale per la perdita o l'avaria della merce trasportata ovvero per la sua ritardata riconsegna, sancito dall'art. 22 della Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale, nonché sulla presa d'atto di un orientamento sempre più consistente in seno alla giurisprudenza italiana che ritiene applicabile il predetto limite di responsabilità anche in caso di dolo o colpa gravissima (*wilful misconduct*) del vettore.

01

SCHEDE

S C H E D E



NORMATIVA GENERALE

CODICE CIVILE	ARTT. 1737 SS. ARTT. 1703 SS.
----------------------	----------------------------------

LIMITI DI RESPONSABILITÀ

PERDITA TOTALE O PARZIALE	di regola nessuna responsabilità a carico dello spedizioniere, salvo mala electio del vettore incaricato ad esso imputabile se mala electio → nessun limite di responsabilità applicabile a favore dello spedizioniere → risarcimento del pieno valore della merce perduta
----------------------------------	---

AVARIA	di regola nessuna responsabilità a carico dello spedizioniere, salvo mala electio del vettore incaricato ad esso imputabile se mala electio → nessun limite di responsabilità applicabile a favore dello spedizioniere → risarcimento del pieno valore della merce danneggiata
---------------	---

RITARDO	di regola nessuna responsabilità a carico dello spedizioniere, salvo mala electio del vettore incaricato ad esso imputabile se mala electio → nessun limite di responsabilità applicabile a favore dello spedizioniere
----------------	---

ERRORI O OMISSIONI	se personalmente imputabili allo spedizioniere → piena responsabilità → nessun limite di responsabilità applicabile a favore dello spedizioniere
---------------------------	--

DICHIARAZIONE DI VALORE O DICHIARAZIONE D'INTERESSE SPECIALE ALLA RICONSEGNA

fattispecie non prevista dal Codice civile

DOLO O COLPA GRAVE DEL VETTORE, DEI SUOI DIPENDENTI O DEGLI AUSILIARI UTILIZZATI PER L'ESECUZIONE DEL TRASPORTO

di regola nessuna responsabilità a carico dello spedizioniere, salvo **mala electio** del vettore incaricato ad esso imputabile
se **mala electio**
→ nessun limite di responsabilità applicabile a favore dello spedizioniere

TERMINE PER LA FORMULAZIONE DI RISERVE SCRITTE

DANNI APPARENTI	fattispecie non previste dal codice civile
DANNI NON APPARENTI/OCCULTI	
DANNI DA RITARDO	

PRESCRIZIONE

ART. 2951 COD. CIV.	i diritti derivanti dal contratto di spedizione si prescrivono in 1 anno ovvero in 18 mesi se il trasporto ha inizio o termine fuori Europa
----------------------------	---

NORMATIVA GENERALE

CODICE CIVILE	Artt. 1737 ss., in particolare art. 1741 Artt. 1678 ss., in particolare art. 1696
----------------------	--

CONVENZIONI INTERNAZIONALI	Convenzioni internazionali (es. Regole dell'Aja e Visby, Convenzione di Montreal 1999, Convenzione COTIF 1980 e PROTOCOLLO COTIF (CIM) 1999, Convenzione di Ginevra - CMR 1956, etc.) o leggi nazionali straniere applicabili ai singoli trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari
-----------------------------------	--

LIMITI DI RESPONSABILITÀ

PERDITA TOTALE O PARZIALE (ART. 1696 COD. CIV.)	Trasporti internazionali terrestri • 8,33 DSP per chilogrammo lordo di merce perduta di cui alla Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 - CMR Trasporti internazionali aerei, marittimi, fluviali e ferroviari • limiti di responsabilità previsti dalle specifiche Convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili ai singoli trasporti Trasporti internazionali multimodali • limiti di responsabilità previsti dalle specifiche Convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili ai singoli trasporti, ove sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificata la perdita • 3 € per chilogrammo lordo di merce perduta, ove non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificata la perdita
--	--

AVARIA (ART. 1696 COD. CIV.)	Trasporti internazionali terrestri • 8,33 DSP per chilogrammo lordo di merce danneggiata di cui alla Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 - CMR Trasporti internazionali aerei, marittimi, fluviali e ferroviari • limiti di responsabilità previsti dalle specifiche Convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili ai singoli trasporti Trasporti internazionali multimodali • limiti di responsabilità previsti dalle specifiche Convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili ai singoli trasporti, ove sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno • 3 € per chilogrammo lordo di merce danneggiata, ove non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno
-------------------------------------	--

RITARDO	• limiti di responsabilità SE previsti dalla specifica Convenzione internazionale richiamata in un documento di trasporto emesso dallo spedizioniere-vettore (es.: <i>House Bill of lading</i> , <i>House-Airwaybill</i> , lettera di vettura CMR, etc.) o comunque applicabile al trasporto in oggetto • nessun limite di responsabilità se lo spedizioniere-vettore NON emette un proprio documento di trasporto o comunque non pattuisce espressamente un limite di responsabilità per i danni da ritardo
----------------	--

ERRORI OD OMISSIONI	• nessun limite di responsabilità applicabile.
----------------------------	--

DICHIARAZIONE DI VALORE O DICHIARAZIONE D'INTERESSE SPECIALE ALLA RICONSEGNA

- la misura dell'indennizzo sarà quella prevista dalla Convenzione internazionale ivi richiamata se lo spedizioniere-vettore emette un proprio documento di trasporto (ad esempio: *House Bill of lading*, *House-Airwaybill*, lettera di vettura CMR, etc.) o comunque applicabile al trasporto in oggetto
- la fattispecie non è prevista dal codice civile se lo spedizioniere-vettore non emette un proprio documento di trasporto.

DOLO O COLPA GRAVE DEL VETTORE, DEI SUOI DIPENDENTI O DEGLI AUSILIARI UTILIZZATI PER L'ESECUZIONE DEL TRASPORTO

- ART. 1696, 5° COMMA, COD. CIV.** • nessun limite di responsabilità applicabile a favore dello spedizioniere-vettore → risarcimento del pieno valore della merce

TERMINE PER LA FORMULAZIONE DI RISERVE SCRITTE

ART. 1698 COD. CIV.	DANNI APPARENTI	se lo spedizioniere-vettore emette un proprio documento di trasporto (ad esempio: <i>House Bill of lading</i> , <i>House-Airwaybill</i> , lettera di vettura CMR, etc.) → i termini per la formulazione di riserve scritte saranno quelli previsti dalla Convenzione internazionale applicabile al trasporto in oggetto se lo spedizioniere-vettore non emette un proprio documento di trasporto → la formulazione di riserve scritte deve avvenire contestualmente alla riconsegna della merce - in mancanza: estinzione dell'azione nei confronti dello spedizioniere-vettore, salvo dolo o colpa grave di quest'ultimo
	DANNI NON APPARENTI/OCCULTI	se lo spedizioniere-vettore emette un proprio documento di trasporto (ad esempio: <i>House Bill of lading</i> , <i>House-Airwaybill</i> , lettera di vettura CMR, etc.) → i termini per la formulazione di riserve scritte saranno quelli previsti dalla Convenzione internazionale ivi richiamata o comunque applicabile al trasporto in oggetto se lo spedizioniere-vettore non emette un proprio documento di trasporto → la formulazione di denuncia scritta deve avvenire entro 8 gg. dalla data di riconsegna della merce - in mancanza: estinzione dell'azione nei confronti dello spedizioniere-vettore, salvo dolo o colpa grave di quest'ultimo
DANNI DA RITARDO	se lo spedizioniere-vettore emette un proprio documento di trasporto (ad esempio: <i>House Bill of lading</i> , <i>House-Airwaybill</i> , lettera di vettura CMR, etc.) → i termini per la formulazione di riserve scritte saranno quelli previsti dalla Convenzione internazionale ivi richiamata o comunque applicabile al trasporto in oggetto se lo spedizioniere-vettore non emette un proprio documento di trasporto → termine non previsto dal codice civile	

PRESCRIZIONE/DECADENZA

se lo spedizioniere-vettore emette un proprio documento di trasporto (ad esempio: *House Bill of lading*, *House-Airwaybill*, lettera di vettura CMR, etc.) → i termini di prescrizione o decadenza saranno quelli previsti dalla Convenzione internazionale ivi richiamata o comunque applicabile al trasporto in oggetto;
se lo spedizioniere-vettore non emette un proprio documento di trasporto → prescrizione di 1 anno ovvero di 18 mesi se il trasporto ha inizio o termine fuori Europa (art. 2951 cod. civ.).

NORMATIVA GENERALE

- CODICE CIVILE** Artt. 1737 ss., in particolare art. 1741
Artt. 1678 ss., in particolare art. 1696

LIMITI DI RESPONSABILITÀ

ART. 1696 COD. CIV.	PERDITA TOTALE O PARZIALE	Trasporti monomodali o multimodali 1 €	per chilogrammo lordo di merce perduta
	AVARIA		per chilogrammo lordo di merce danneggiata
	RITARDO		nessun limite di responsabilità applicabile

DICHIARAZIONE DI VALORE O DICHIARAZIONE D'INTERESSE SPECIALE ALLA RICONSEGNA

fattispecie non prevista dal codice civile

DOLO O COLPA GRAVE DEL VETTORE, DEI SUOI DIPENDENTI O DEGLI AUSILIARI INCARICATI PER L'ESECUZIONE DEL TRASPORTO

- ART. 1696, 5° COMMA, COD. CIV.** nessun limite di responsabilità a favore dello spedizioniere-vettore → risarcimento del pieno valore della merce

TERMINE PER LA FORMULAZIONE DI RISERVE SCRITTE

ART. 1698 COD. CIV.	DANNI APPARENTI	la formulazione di riserve scritte deve avvenire contestualmente alla riconsegna della merce → in mancanza: se è stato pagato il corrispettivo del trasporto, estinzione dell'azione nei confronti dello spedizioniere-vettore, salvo dolo o colpa grave di quest'ultimo
	DANNI NON APPARENTI/OCCULTI	la formulazione di riserve scritte deve avvenire entro 8 gg. dalla data di riconsegna della merce → in mancanza: se è stato pagato il corrispettivo del trasporto, estinzione dell'azione nei confronti dello spedizioniere-vettore, salvo dolo o colpa grave di quest'ultimo
DANNI DA RITARDO	fattispecie non prevista dal codice civile	

PRESCRIZIONE

- ART. 2951 COD. CIV.** i diritti derivanti dal contratto di spedizione si prescrivono in 1 anno ovvero in 18 mesi se il trasporto ha inizio o termine fuori Europa

NORMATIVA GENERALE¹

CONVENZIONE DI MONTREAL DEL 28 MAGGIO 1999

AMBITO DI APPLICAZIONE	trasporti internazionali di merci effettuati su aeromobile a condizione che il luogo di partenza e il luogo di arrivo (a prescindere da trasbordi o interruzioni) siano situati sul territorio di due Stati contraenti, oppure sul territorio di uno Stato contraente qualora sia previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato che non sia contraente.
-------------------------------	---

CODICE DELLA NAVIGAZIONE	ARTT. 950 A 954 (che richiamano "le norme internazionali in vigore nella Repubblica che si estendono anche ai trasporti di cose ai quali non si applicherebbero per forza propria").
---------------------------------	--

LIMITI DI RESPONSABILITÀ

ART. 22 CONVENZIONE MONTREAL	PERDITA TOTALE O PARZIALE	22 DSP	per chilogrammo di merce perduta
	AVARIA		per chilogrammo di merce danneggiata
	RITARDO		per chilogrammo di merce trasportata

La merce si presume perduta se non viene riconsegnata a destino decorsi 7 gg. dalla scadenza del termine di resa.

DICHIARAZIONE SPECIALE DI INTERESSE ALLA CONSEGNA A DESTINAZIONE

ART. 22 CONVENZIONE MONTREAL	in caso di dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione, dietro pagamento di un supplemento di prezzo, il risarcimento sarà pari alla somma dichiarata
-------------------------------------	--

DOLO O COLPA GRAVISSIMA (WILFUL MISCONDUCT)² DEL VETTORE, DEI SUOI DIPENDENTI O DEGLI AUSILIARI INCARICATI DELL'ESECUZIONE DEL TRASPORTO

ART. 22 CONVENZIONE MONTREAL³	PERDITA TOTALE O PARZIALE	22 DSP	per chilogrammo di merce perduta
	AVARIA		per chilogrammo di merce danneggiata
	RITARDO		per chilogrammo di merce trasportata

TERMINE PER LA FORMULAZIONE DI RISERVE O RECLAMI SCRITTI

ART. 31 CONVENZIONE MONTREAL	DANNI APPARENTI	la formulazione di riserve scritte deve avvenire contestualmente alla riconsegna della merce - in mancanza → presunzione semplice di conformità dello stato della merce a quanto indicato nella lettera di vettura aerea
	DANNI NON APPARENTI / OCCULTI	la formulazione di un reclamo scritto deve avvenire entro 14 gg. dalla data di riconsegna della merce - in mancanza → estinzione delle azioni contro il vettore e decadenza
	DANNI DA RITARDO	la formulazione di un reclamo scritto deve avvenire entro 21 gg. dalla data della messa a disposizione della merce a destino - in mancanza → estinzione delle azioni contro il vettore e decadenza

DECADENZA

ART. 35 CONVENZIONE MONTREAL	L'azione giudiziaria deve essere promossa entro il termine di decadenza di 2 anni decorrenti dal giorno di arrivo a destinazione o dal giorno previsto per l'arrivo dell'aeromobile a destinazione o dal giorno in cui il trasporto è stato interrotto
-------------------------------------	--

1) Riteniamo importante precisare che, mentre la Convenzione di Montréal del 1999 è stata ratificata ad oggi da 112 Paesi, diversi Paesi rimangono ancora soggetti alla Convenzione di Varsavia del 1929, alcuni dei quali come modificata nel 1955 dal Protocollo dell'Aja e successivamente nel 1971 a Città del Guatemala. Si tratta di 41 Paesi, fra cui vanno menzionati: Russia, Bielorussia, Algeria, Tunisia, Libia, Angola, Uganda, Indonesia, Iran, Filippine, Sri Lanka.

In particolare, va evidenziato che la Convenzione di Varsavia con le integrazioni dei protocolli:

- limita la responsabilità del vettore a 17 DSP x kg per la perdita o il danno alle merci, salva speciale dichiarazione di interesse alla riconsegna fatta dal mittente al momento in cui consegna il collo al vettore e mediante pagamento d'una eventuale tassa suppletiva (art. 22)
- prevede che il vettore non è responsabile se prova che egli ed i suoi preposti hanno preso tutte le misure necessarie per evitare il danno o che era loro impossibile di prenderle (art. 20)
- stabilisce che i limiti di responsabilità previsti all'articolo 22 non si applicano, qualora sia provato che il danno derivi da azione od omissione del vettore o d'un suo preposto, commessa nell'intento di cagionarlo o temerariamente e nella consapevolezza che verosimilmente ne sarebbe risultato un danno, e, trattandosi d'un preposto, qualora sia provato ch'egli ha agito nell'esercizio del suo ufficio (art. 25)
- prevede (a) che il ricevimento delle merci senza denuncia da parte del destinatario costituisce presunzione, salvo prova contraria, che le merci furono consegnate in buono stato e conformemente al titolo di trasporto; (b) che, in caso d'avaria, il destinatario deve inviare al vettore una denuncia immediata e, al più tardi, entro il termine di quattordici giorni per le merci, a contare dal loro ricevimento; (c) che, in caso di ritardo, la denuncia dovrà essere fatta al più tardi entro ventun giorni a contare da quello in cui la merce è stata posta a sua disposizione; (d) che qualsiasi denuncia deve essere fatta con riserva scritta sul titolo di trasporto, o con altro scritto spedito entro il termine previsto per questa protesta; (e) che, in mancanza di denuncia entro i termini previsti, tutte le azioni contro il vettore sono irricevibili, salvo in caso di frode da parte di quest'ultimo (art. 26)
- dispone che l'azione per responsabilità contro il vettore aereo deve essere promossa, sotto pena di decadenza, entro il termine di due anni a contare dall'arrivo a destinazione o dal giorno in cui l'aeromobile avrebbe dovuto arrivare o da quello in cui il trasporto fu interrotto (art. 29)

Occorre ancora sottolineare che il regime di responsabilità delineato dalla Convenzione di Varsavia risulta meno rigido rispetto a quello delineato da quella di Montreal del 1999, dal momento che nella precedente disciplina internazionale uniforme il vettore poteva fornire la prova liberatoria dell'adozione di tutte le misure necessarie per evitare il danno o dell'impossibilità di adottarle, senza dover fornire la prova della non imputabilità del fatto dannoso. Si noti infine che, a differenza dell'art. 22, 5° comma, della Convenzione di Montreal 1999 (ove il legislatore internazionale è probabilmente incorso in un errore - v. nota 3 infra), l'art. 25 della Convenzione di Varsavia richiama l'intero precedente art. 22, ivi compresi quindi i casi di trasporto di merce. Pertanto, se il danno alla merce è ascrivibile a dolo o a wilful misconduct del vettore aereo, questi non potrà in alcun modo beneficiare dei limiti di responsabilità previsti da questa disciplina internazionale uniforme. Qui di seguito il link con il testo integrale i rende disponibile la Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, nel testo modificato dal Protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955:

[Convenzione di Varsavia.doc \(enac.gov.it\)](#)

ed il link all'elenco dei Paesi che hanno ratificato i due documenti (Convenzione e Protocollo):

[WC-HP_EN.pdf \(icao.int\)](#)

Qui di seguito anche il link con i Paesi che hanno siglato e ratificato la Convenzione di Montréal del 1999:

[CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES \(icao.int\)](#)

Per una tabella comparativa fra i Paesi che hanno ratificato Convenzione di Montréal del 1999, la Convenzione di Varsavia del 1929 ed il Protocollo dell'Aja del 1955, la sola Convenzione di Varsavia del 1929, oppure nessuna disciplina convenzionale uniforme, si veda anche: https://it.wikipedia.org/wiki/Convenzione_di_Montr%C3%A9al

2) Per colpa gravissima (*wilful misconduct*) s'intende l'atto o omissione compiuto temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno.

3) Il 5° comma dell'art. 22 della Convenzione di Montreal 1999 nel prevedere la non applicabilità dei limiti di responsabilità di cui ai commi 1 (trasporto di persone) e 2 (trasporto di bagagli) qualora venga dimostrato che il danno deriva da un atto o omissione del vettore, dei suoi dipendenti o incaricati, compiuto con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno, non richiama invece il comma 3 relativo ai limiti di responsabilità nel trasporto di merci. Pertanto, benché la giurisprudenza italiana non sia uniforme sul punto, in alcune recenti pronunce (in particolare, Cass. SS.UU., sentenza n. 21850/2017) i nostri giudici sembrerebbero allo stato orientati ad affermare che quand'anche il danno sia ascrivibile a dolo o a *wilful misconduct* il vettore aereo possa cionondimeno beneficiare dei limiti di responsabilità previsti da questa disciplina internazionale uniforme. Quest'ultima soluzione, peraltro, presenta anche profili di possibile illegittimità costituzionale, per cui occorrerà attendere l'evolvere della nostra giurisprudenza in materia.

NORMATIVA GENERALE

CONVENZIONE COTIF 1980 E PROTOCOLLO COTIF (CIM) 1999

AMBITO DI APPLICAZIONE	si applica a tutti i contratti di trasporto ferroviario di merci quando il luogo di presa in consegna e il luogo previsto per la riconsegna sono situati in due Stati diversi entrambi contraenti, oppure in due Stati diversi di cui almeno uno sia contraente e sempreché le parti concordino contrattualmente l'applicazione di tale regolamentazione.
-------------------------------	---

LIMITI DI RESPONSABILITÀ

ART. 30	PERDITA TOTALE O PARZIALE	17 DSP	per chilogrammo lordo di merce perduta
ART. 32	AVARIA		per chilogrammo lordo di merce danneggiata
ART. 33	RITARDO	indennizzo massimo pari a 4 volte il prezzo del trasporto e comunque non eccedente il valore della merce, anche se dal ritardo è conseguita la perdita o l'avaria della merce	

La merce si presume perduta se non viene riconsegnata a destino decorsi 30 gg. dalla scadenza del termine di resa.

DICHIARAZIONE DI VALORE O DICHIARAZIONE D'INTERESSE ALLA RICONSEGNA

ART. 34	in caso di dichiarazione di valore nella lettera di vettura, la somma dichiarata si sostituisce ai limiti di responsabilità previsti dagli articoli precedenti
ART. 35	in caso di dichiarazione d'interesse speciale alla riconsegna nella lettera di vettura, il danneggiato può chiedere il risarcimento del danno ulteriore eccedente i limiti di responsabilità previsti dagli articoli precedenti fino alla concorrenza della somma dichiarata

DOLO O COLPA GRAVE DEL VETTORE, DEI SUOI DIPENDENTI O DEGLI AUSILIARI UTILIZZATI PER L'ESECUZIONE DEL TRASPORTO

ART. 36	nessun limite di responsabilità applicabile a favore del vettore → risarcimento del pieno valore della merce
----------------	--

TERMINE PER LA FORMULAZIONE DI RISERVE SCRITTE

ARTT. 47	PERDITA PARZIALE E DANNI APPARENTI	la formulazione di un reclamo scritto deve avvenire prima dell'accettazione della merce, salvo che perdita o danni siano stati constatati in contraddittorio ai sensi dell'art. 42 oppure la constatazione sia stata ammessa per colpa del vettore in mancanza → estinzione dell'azione contro il vettore salvo dolo o colpa grave del vettore.
	DANNI NON APPARENTI / OCCULTI	il danneggiato deve richiedere la constatazione in contraddittorio ai sensi dell'art. 42 entro 7gg. dalla data dell'accettazione della merce in mancanza → estinzione dell'azione contro il vettore, salvo dolo o colpa grave del vettore.
	DANNI DA RITARDO	la formulazione di un reclamo scritto deve avvenire entro e non oltre 60 gg. in mancanza → estinzione dell'azione contro il vettore, salvo dolo o colpa grave del vettore.

PRESCRIZIONE

ART. 48	le azioni derivanti dal contratto di trasporto si prescrivono in 1 anno. in caso di dolo o colpa grave le azioni si prescrivono in 2 anni. la prescrizione decorre: <ul style="list-style-type: none"> • in caso di perdita parziale, avaria o ritardo a partire dal giorno della riconsegna • in caso di perdita totale a partire dal 30° giorno successivo alla scadenza del termine di consegna • negli altri casi, a partire dal giorno in cui il diritto può essere esercitato
----------------	--

NORMATIVA GENERALE

CONDIZIONI GENERALI DI CONTRATTO PER IL TRASPORTO DELLE MERCI PER FERROVIA TRENITALIA 2015 (CGCTM) CHE RICHIAMANO CONVENZIONE COTIF 1980 E PROTOCOLLO COTIF (CIM) 1999

LIMITI DI RESPONSABILITÀ

ART. 43 CGCTM 2015 che richiama ART. 30 COTIF - CIM	PERDITA TOTALE O PARZIALE	17 DSP	per chilogrammo lordo di merce perduta
ART. 43 CGCTM 2015 che richiama ART. 32 COTIF - CIM	AVARIA		per chilogrammo lordo di merce danneggiata
ART. 43 CGCTM 2015 che richiama ART. 33 COTIF - CIM	RITARDO	indennizzo massimo pari a 4 volte il prezzo del trasporto e comunque non eccedente il valore della merce, anche se dal ritardo è conseguita la perdita o l'avaria della merce	

DICHIARAZIONE DI VALORE O DICHIARAZIONE D'INTERESSE ALLA RICONSEGNA

ART. 43 CGCTM 2015 che richiama	in caso di dichiarazione di valore nella lettera di vettura, la somma dichiarata si sostituisce ai limiti di responsabilità previsti dagli articoli precedenti
ART. 34 COTIF - CIM ART. 43 CGCTM 2015 che richiama ART. 35 COTIF - CIM	in caso di dichiarazione d'interesse speciale alla riconsegna nella lettera di vettura, il danneggiato può chiedere il risarcimento del danno ulteriore eccedente i limiti di responsabilità previsti dagli articoli precedenti fino alla concorrenza della somma dichiarata

DOLO O COLPA GRAVE DEL VETTORE, DEI SUOI DIPENDENTI O DEGLI AUSILIARI UTILIZZATI PER L'ESECUZIONE DEL TRASPORTO

ART. 43 CGCTM 2015 che richiama ART. 36 COTIF - CIM	nessun limite di responsabilità applicabile a favore del vettore → risarcimento del pieno valore della merce
--	--

TERMINE PER LA FORMULAZIONE DI RISERVE SCRITTE

ARTT. 42-43-47 COTIF - CIM	PERDITA PARZIALE E DANNI APPARENTI	la formulazione di un reclamo scritto deve avvenire prima dell'accettazione della merce, salvo che perdita o danni siano stati constatati in contraddittorio ai sensi dell'art. 42 oppure la constatazione è stata omessa per colpa del vettore in mancanza → estinzione dell'azione contro il vettore, salvo dolo o colpa grave del vettore
richiamati in via generale da	DANNI NON APPARENTI / OCCULTI	il danneggiato deve richiedere la constatazione in contraddittorio ai sensi dell'art. 42 entro 7gg. dalla data dell'accettazione della merce in mancanza → estinzione dell'azione contro il vettore, salvo dolo o colpa grave del vettore.
ART. 1 CGCTM 2015	DANNI DA RITARDO	la formulazione di un reclamo scritto deve avvenire entro e non oltre 60 gg. in mancanza → estinzione dell'azione contro il vettore, salvo dolo o colpa grave del vettore

PRESCRIZIONE

ART. 2951 CODICE CIVILE	le azioni derivanti dal contratto di trasporto si prescrivono in 1 anno. si ritiene non applicabile il maggior termine di due anni in caso di dolo o colpa grave essendo patto in deroga alle norme sulla prescrizione previste dal codice civile (art. 2936 c.c.) la prescrizione decorre: • dal giorno in cui il diritto può essere fatto valere
--------------------------------	---

NORMATIVA GENERALE

CONVENZIONE DI BRUXELLES DEL 1924 (REGOLE DELL'AJA)⁴

AMBITO DI APPLICAZIONE | si applica alle polizze di carico emesse in uno Stato contraente oppure quando espressamente richiamata nella stessa polizza di carico (ad esempio, "Paramount Clause").

CONVENZIONE DI BRUXELLES DEL 1924 MODIFICATA DAI PROTOCOLLI DEL 23 FEBBRAIO 1968 E DEL 21 DICEMBRE 1979 (REGOLE DELL'AJA E VISBY)⁵

AMBITO DI APPLICAZIONE | si applica alle polizze di carico relative ad un trasporto di merci fra due Stati diversi, quando (a) la polizza è stata emessa in uno Stato contraente; oppure (b) il trasporto ha inizio da un porto di uno Stato contraente; o ancora (c) la polizza prevede espressamente l'applicabilità di tali Regole.

CONVENZIONE DI AMBURGO DEL 1978 (REGOLE DI AMBURGO)⁶

AMBITO DI APPLICAZIONE | si applica ai contratti di trasporto marittimo di merci fra due Stati diversi, quando (a) il porto di caricazione è situato in uno Stato contraente; oppure (b) il porto di scaricazione è situato in uno Stato contraente; o ancora (c) uno dei porti opzionali di scaricazione è il porto effettivo di sbarco e tale porto è situato in uno Stato contraente; ovvero (d) la polizza di carico o altro documento di trasporto è emesso in uno Stato contraente; o infine (e) la polizza di carico o altro documento di trasporto contempla che siano applicabili le disposizioni della Convenzione o quelle previste da una legislazione nazionale che dia loro attuazione.

COGSA (USA) 1936

AMBITO DI APPLICAZIONE | si applica a tutti i trasporti marittimi internazionali diretti o in partenza da porti degli Stati Uniti d'America, a condizione che la polizza di carico o altro documento di trasporto marittimo richiami tale regolamentazione.

CONVENZIONE DI ROTTERDAM DEL 2009 (REGOLE DI ROTTERDAM)⁷

AMBITO DI APPLICAZIONE | si applica ai contratti di trasporto marittimo di merci che prevedono il luogo di presa in consegna e il luogo di riconsegna fra due Stati diversi, nonché il porto di caricazione e il porto di scaricazione in Stati diversi, sempreché, in base al contratto di trasporto, uno dei seguenti luoghi sia situato in uno Stato contraente (a) luogo di presa in carico della merce; (b) porto di caricazione; (c) luogo di riconsegna della merce; (d) porto di scaricazione.

4) Le Regole d'Aja erano state ratificate dall'Italia con legge 19 luglio 1929 n. 1638 ed entrate in vigore per l'Italia il 7 aprile 1939. Con la ratifica delle successive Regole dell'Aja e di Visby l'Italia ha denunciato questo strumento internazionale. Risultano tuttora ratificate da 50 paesi.

5) Le Regole dell'Aja e di Visby sono state ratificate dall'Italia con legge 12 giugno 1984 n. 243. Ad oggi risultano ratificate da 26 paesi.

6) La Convenzione di Amburgo del 1978 non è stata ratificata dall'Italia. Risulta, ad oggi, ratificata da 19 paesi fra cui: Romania, Austria, Libano, Tunisia, Egitto, Marocco, Kenya, Senegal, Cile, Messico.

7) La Convenzione di Rotterdam del 2009 non è, ad oggi, entrata in vigore per non avere ancora ricevuto un numero di ratifiche sufficienti.

LIMITI DI RESPONSABILITÀ

PERDITA TOTALE O PARZIALE	REGOLE DELL'AJA (ART. IV. 5)	100 £ (sterline oro) per collo o unità
	REGOLE DELL'AJA E VISBY (ART. IV. 5)	666,67 DSP (diritti speciali di prelievo) per collo o unità oppure 2 DSP (diritti speciali di prelievo) per chilogrammo lordo di merce perduta; si deve applicare il limite più elevato
	REGOLE DI AMBURGO (ART. 6)	835 DSP (diritti speciali di prelievo) per collo oppure 2,5 DSP (diritti speciali di prelievo) per chilogrammo di merce perduta; si deve applicare il limite più elevato
	COGSA USA (ART. 1304.5)	US\$ 500,00 per collo o unità
AVARIA	REGOLE DELL'AJA (ART. IV. 5)	100 £ (sterline oro) per collo o unità
	REGOLE DELL'AJA E VISBY (ART. IV. 5)	666,67 DSP (diritti speciali di prelievo) per collo o unità oppure 2 DSP (diritti speciali di prelievo) per chilogrammo lordo di merce perduta; si deve applicare il limite più elevato
	REGOLE DI AMBURGO (ART. 6)	835 DSP (diritti speciali di prelievo) per collo oppure 2,5 DSP (diritti speciali di prelievo) per chilogrammo di merce perduta; si deve applicare il limite più elevato
	COGSA USA (ART. 1304.5)	US\$ 500,00 per collo o unità
RITARDO	REGOLE DI ROTTERDAM (ART. 39)	875 DSP per collo, oppure 3 DSP per Kg lordo di merce perduta; si deve applicare il limite più elevato
	REGOLE DELL'AJA	100 £ (sterline oro) per collo o unità
	REGOLE DELL'AJA E VISBY	666,67 DSP (diritti speciali di prelievo) per collo o unità oppure 2 DSP (diritti speciali di prelievo) per chilogrammo lordo di merce perduta; si deve applicare il limite più elevato
	REGOLE DI AMBURGO (ART. 6)	835 DSP (diritti speciali di prelievo) per collo oppure 2,5 DSP (diritti speciali di prelievo) per chilogrammo di merce perduta; si deve applicare il limite più elevato
	COGSA USA	US\$ 500,00 per collo o unità
	REGOLE DI ROTTERDAM (ART. 60)	875 DSP per collo, oppure 3 DSP per Kg lordo di merce perduta; si deve applicare il limite più elevato

DICHIARAZIONE DI VALORE

REGOLE DELL'AJA (ART. IV. 5)	la dichiarazione di valore indicata nella polizza di carico costituisce una presunzione del valore della merce perduta o danneggiata, ma può essere contestata dal vettore le parti al contratto di trasporto possono altresì convenire una somma massima di risarcimento che sia superiore ai limiti previsti
REGOLE DELL'AJA E VISBY (ART IV. 5)	la dichiarazione di valore indicata nella polizza di carico costituisce una presunzione del valore della merce perduta o danneggiata, ma può essere contestata dal vettore le parti al contratto di trasporto possono altresì convenire una somma massima di risarcimento che non sia inferiore ai limiti previsti
REGOLE DI AMBURGO (ART. 6)	le parti al contratto di trasporto possono convenire dei limiti massimi di risarcimento superiori a quelli previsti
COGSA USA (ART. 1304.5)	la dichiarazione di valore indicata nella polizza di carico costituisce una presunzione del valore della merce perduta o danneggiata, ma può essere contestata dal vettore il vettore in ogni caso non risponde della perdita o del danno alla merce qualora la sua natura o il suo valore sia stato coscientemente e fraudolentemente dichiarato in maniera falsa dal caricatore le parti al contratto di trasporto possono altresì convenire una somma massima di risarcimento che sia superiore ai limiti previsti
REGOLE DI ROTTERDAM (ART. 59)	I limiti di responsabilità non si applicano se il caricatore ha dichiarato il valore della merce nella polizza di carico ovvero se le parti al contratto di trasporto hanno convenuto dei limiti massimi di risarcimento superiori a quelli previsti.

DOLO O COLPA GRAVE DEL VETTORE, DEI SUOI DIPENDENTI O DEGLI AUSILIARI UTILIZZATI PER L'ESECUZIONE DEL TRASPORTO

REGOLE DELL'AJA	non prevista una disposizione che impedisca al vettore di beneficiare dei limiti di responsabilità
REGOLE DELL'AJA E VISBY (ART IV. 5)	nessun limite di responsabilità applicabile a favore del vettore → risarcimento del pieno valore della merce perduta o danneggiata
REGOLE DI AMBURGO (ART. 8)	nessun limite di responsabilità applicabile a favore del vettore → risarcimento del pieno valore della merce perduta o danneggiata
COGSA USA	non prevista una disposizione che impedisca al vettore di beneficiare dei limiti di responsabilità
REGOLE DI ROTTERDAM (ART. 61)	nessun limite di responsabilità applicabile a favore del vettore → risarcimento del pieno valore della merce perduta o danneggiata.

TERMINE PER LA FORMULAZIONE DI RISERVE SCRITTE

REGOLE DELL'AJA (ART. III. 6)	DANNI APPARENTI	la formulazione di riserve scritte deve avvenire contestualmente alla riconsegna della merce, salvo accertamento in contraddittorio dello stato della stessa → in mancanza: presunzione semplice di conformità dello stato della merce a quanto indicato nella polizza di carico
	DANNI NON APPARENTI / OCCULTI	la formulazione di riserve scritte deve avvenire entro 3gg. dalla data di riconsegna della merce → in mancanza: presunzione semplice di conformità dello stato della merce a quanto indicato nella polizza di carico
	DANNI DA RITARDO	non prevista la fattispecie
REGOLE DELL'AJA E VISBY (ART III. 6)	DANNI APPARENTI	la formulazione di riserve scritte deve avvenire contestualmente alla riconsegna della merce, salvo accertamento in contraddittorio dello stato della stessa → in mancanza: presunzione semplice di conformità dello stato della merce a quanto indicato nella polizza di carico
	DANNI NON APPARENTI / OCCULTI	la formulazione di riserve scritte deve avvenire entro 3gg. dalla data di riconsegna della merce → in mancanza: presunzione semplice di conformità dello stato della merce a quanto indicato nella polizza di carico
	DANNI DA RITARDO	non prevista la fattispecie
REGOLE DI AMBURGO (ART. 19)	DANNI APPARENTI	la formulazione di riserve scritte deve avvenire non oltre un giorno lavorativo successivo alla data della riconsegna della merce, salvo accertamento in contraddittorio dello stato della stessa → in mancanza: presunzione semplice di conformità dello stato della merce a quanto indicato nella polizza di carico
	DANNI NON APPARENTI / OCCULTI	la formulazione di riserve scritte deve avvenire entro 15gg. consecutivi dalla data di riconsegna della merce → in mancanza: presunzione semplice di conformità dello stato della merce a quanto indicato nella polizza di carico
	DANNI DA RITARDO	la formulazione di un reclamo scritto deve avvenire entro 60gg. consecutivi dalla data in cui la merce è stata riconsegnata → in mancanza: decadenza
COGSA USA (ART. 1303.6)	DANNI APPARENTI	la formulazione di riserve scritte deve avvenire anteriormente o contestualmente alla riconsegna della merce, salvo accertamento in contraddittorio dello stato della stessa → in mancanza: presunzione semplice (<i>prima facie evidence</i>) di conformità dello stato della merce a quanto indicato nella polizza di carico
	DANNI NON APPARENTI / OCCULTI	la formulazione di riserve scritte deve avvenire entro 3 gg. dalla data di riconsegna della merce → in mancanza: presunzione semplice (<i>prima facie evidence</i>) di conformità dello stato della merce a quanto indicato nella polizza di carico
	DANNI DA RITARDO	non prevista la fattispecie

REGOLE DI ROTTERDAM (ART. 23)

DANNI APPARENTI la formulazione di riserve deve avvenire anteriormente o contestualmente alla riconsegna della merce, salvo accertamento in contraddittorio dello stato della stessa → in mancanza: presunzione semplice di conformità dello stato della merce a quanto indicato nella polizza di carico

DANNI NON APPARENTI / OCCULTI la formulazione di riserve deve avvenire entro 7 gg. consecutivi dalla data di riconsegna della merce → in mancanza: presunzione semplice di conformità dello stato della merce a quanto indicato nella polizza di carico

DANNI DA RITARDO la formulazione di un reclamo scritto deve avvenire entro 21 gg. consecutivi dalla data in cui la merce è stata riconsegnata → in mancanza: decadenza

DECADENZA

REGOLE DELL'AJA (ART. III. 6) l'azione giudiziaria deve essere promossa entro il termine di decadenza di 1 anno dalla data della riconsegna della merce o da quella in cui la stessa avrebbe dovuto essere riconsegnata

REGOLE DELL'AJA E VISBY (ART. III. 6 BIS) l'azione giudiziaria deve essere promossa entro il termine di decadenza di 1 anno dalla data della riconsegna della merce o da quella in cui la stessa avrebbe dovuto essere riconsegnata il termine di 1 anno può essere prorogato sull'accordo delle parti successivo al sinistro che ha dato luogo all'azione le azioni di regresso del vettore contrattuale nei confronti dei sub-vettori possono essere esercitate, anche dopo la scadenza del termine di un anno, purché lo siano entro il termine ulteriore previsto dalla legge del tribunale adito e, in ogni caso, purché questo termine ulteriore non sia inferiore a 3 mesi decorrenti dalla data in cui il vettore contrattuale ha pagato il reclamo oppure ha ricevuto esso stesso la notifica dell'atto di citazione

REGOLE DI AMBURGO (ART. 20) l'azione giudiziaria deve essere promossa entro il termine di 2 anni dalla data di riconsegna della merce o da quella in cui la stessa avrebbe dovuto essere riconsegnata il termine di 2 anni può essere prorogato dalla persona contro cui è proposta l'azione con dichiarazione scritta al reclamante le azioni di regresso del vettore contrattuale nei confronti dei sub-vettori possono essere esercitate, anche dopo la scadenza del termine di 2 anni, purché lo siano entro il termine ulteriore previsto dalla legge dello Stato in cui viene promossa l'azione giudiziaria e, in ogni caso, purché questo termine non sia inferiore a 90gg. dalla data in cui il vettore contrattuale ha pagato il reclamo oppure ha ricevuto esso stesso la notifica dell'atto di citazione

COGSA USA (ART. 1303.6) l'azione giudiziaria deve essere promossa entro il termine di decadenza di 1 anno dalla data della riconsegna della merce o da quella in cui la stessa avrebbe dovuto essere riconsegnata

REGOLE DI ROTTERDAM (ARTT. 62 E 63) l'azione giudiziaria deve essere promossa entro il termine di 2 anni dalla data di riconsegna della merce o da quella in cui la stessa avrebbe dovuto essere riconsegnata quand'anche dovesse essere spirato il termine di decadenza di 2 anni, la parte danneggiata può ciononostante far valere il proprio diritto al risarcimento in via riconvenzionale o comunque a titolo di compensazione nei confronti dell'altra parte il termine di 2 anni può essere prorogato una o più volte dalla persona contro cui è proposta l'azione con dichiarazione scritta al reclamante.

NORMATIVA GENERALE

CODICE CIVILE ARTT. DA 419 A 467

LIMITI DI RESPONSABILITÀ

ART. 423 COD. NAV.	PERDITA TOTALE O PARZIALE	€ 103,29 x unità di carico
	AVARIA	€ 103,29 x unità di carico
	RITARDO	non previsti limiti di responsabilità

DICHIARAZIONE DI VALORE

ART. 423 COD. NAV. La dichiarazione di valore anteriore all'imbarco costituisce presunzione del valore effettivo della merce, fino a prova contraria da parte del vettore

DOLO O COLPA GRAVE DEL VETTORE, DEI SUOI DIPENDENTI O DEGLI AUSILIARI UTILIZZATI PER L'ESECUZIONE DEL TRASPORTO (SENTENZA CORTE COSTITUZIONALE 20 MAGGIO 2005 N. 199)

nessun limite di responsabilità applicabile a favore del vettore → risarcimento del pieno valore della merce perduta o danneggiata

TERMINE PER LA FORMULAZIONE DI RISERVE SCRITTE

ART. 435 COD. NAV. **DANNI APPARENTI** la formulazione di riserve scritte deve avvenire contestualmente alla riconsegna della merce, salvo accertamento in contraddittorio dello stato della stessa → in mancanza: presunzione semplice di conformità dello stato della merce indicato nella polizza di carico

DANNI NON APPARENTI / OCCULTI la formulazione di riserve scritte deve avvenire entro 3 gg. dalla data di riconsegna della merce, salvo accertamento in contraddittorio dello stato della stessa → in mancanza: presunzione semplice di conformità dello stato della merce indicato nella polizza di carico

DANNI DA RITARDO non prevista dalla fattispecie

PRESCRIZIONE

ART. 438 COD. NAV. trasporti in Europa e nel Mediterraneo: 6 mesi dalla riconsegna della merce o, in caso di perdita totale, dal giorno in cui sarebbe dovuta arrivare o, nei trasporti di cose determinate, dal giorno in cui la perdita è stata riconosciuta dal vettore o altrimenti dopo 7 gg. dal giorno in cui sarebbe dovuta giungere a destinazione

trasporti fuori Europa/Mediterraneo: 1 anno dalla riconsegna della merce o, in caso di perdita totale, dal giorno in cui sarebbe dovuta arrivare o, nei trasporti di cose determinate, dal giorno in cui la perdita è stata riconosciuta dal vettore o altrimenti dopo 7 gg. dal giorno in cui sarebbe dovuta giungere a destinazione

NORMATIVA GENERALE

CONVENZIONE RELATIVA AL CONTRATTO DI TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI SU STRADA (C.D. C.M.R.) STIPULATA A GINEVRA IL 19 MAGGIO 1956
PROTOCOLLO ALLA CONVENZIONE C.M.R. STIPULATO A GINEVRA IL 5 LUGLIO 1978

AMBITO DI APPLICAZIONE	<p>si applica a tutti i contratti di trasporto di merci su strada quando il luogo di presa in consegna della merce e il luogo previsto per la sua riconsegna, come indicati nel contratto, sono situati in due Stati diversi di cui almeno uno contraente</p> <p>secondo la giurisprudenza italiana, per la sua applicabilità occorre inoltre un richiamo espresso alla Convenzione sulla lettera di vettura internazionale</p>
CODICE CIVILE	ARTT. DA 1683 A 1702 (IN CASO DI NON APPLICABILITÀ DELLA CONVENZIONE C.M.R.)

LIMITI DI RESPONSABILITÀ

ARTT. 23 E 27 C.M.R.	PERDITA TOTALE O PARZIALE	<p>8,33 DSP (diritti speciali di prelievo) per chilogrammo lordo di merce perduta</p> <p>+ rimborso intero del prezzo del trasporto, dei diritti doganali e delle altre spese sostenute in occasione del trasporto in caso di perdita totale o proporzionale in caso di perdita parziale</p> <p>+ interessi del 5% annuo a decorrere dalla data del reclamo scritto indirizzato al vettore o, in mancanza, dalla data della citazione in giudizio</p>
ART. 1696 COD. CIV.		
ARTT. 25 E 27 C.M.R.	AVARIA	<p>8,33 DSP (diritti speciali di prelievo) per chilogrammo lordo di merce danneggiata</p> <p>+ rimborso pro rata del prezzo del trasporto, dei diritti doganali e delle altre spese sostenute in occasione del trasporto</p> <p>+ interessi del 5% annuo a decorrere dalla data del reclamo scritto indirizzato al vettore o, in mancanza, dalla data della citazione in giudizio</p>
ART. 1696 COD. CIV.		
ARTT. 23 E 27 C.M.R.	RITARDO	<p>indennizzo massimo pari al prezzo del trasporto</p> <p>+ interessi del 5% annuo a decorrere dalla data del reclamo scritto indirizzato al vettore o, in mancanza, dalla data della citazione in giudizio</p> <p>nessun limite in base al codice civile</p>

La merce si presume perduta se non viene riconsegnata a destino decorsi 30 gg. dalla scadenza del termine di resa convenuto oppure, in difetto di termine di resa, 60 gg. dalla presa in consegna della merce da parte del vettore

DICHIARAZIONE DI VALORE O DICHIARAZIONE D'INTERESSE SPECIALE ALLA RICONSEGNA

ART. 24 C.M.R.	in caso di dichiarazione di valore nella lettera di vettura, dietro pagamento di un supplemento di prezzo, la somma dichiarata si sostituisce ai limiti di responsabilità previsti dall'art. 23 C.M.R. in caso di perdita della merce + interessi del 5% annuo a decorrere dalla data del reclamo scritto indirizzato al vettore o, in mancanza, dalla data della citazione in giudizio
ART. 26 C.M.R.	in caso di dichiarazione d'interesse speciale alla riconsegna nella lettera di vettura, dietro pagamento di un supplemento di prezzo, la somma dichiarata si sostituisce ai limiti di responsabilità previsti agli artt. 23, 24 e 25 C.M.R. in caso di perdita o avaria della merce o di ritardo + interessi del 5% annuo a decorrere dalla data del reclamo scritto indirizzato al vettore o, in mancanza, dalla data della citazione in giudizio

DOLO O COLPA GRAVE DEL VETTORE, DEI SUOI DIPENDENTI O DEGLI AUSILIARI UTILIZZATI PER L'ESECUZIONE DEL TRASPORTO

ART. 29 C.M.R.	nessun limite di responsabilità applicabile a favore del vettore → risarcimento del pieno valore della merce
	+ interessi del 5% annuo a decorrere dalla data del reclamo scritto indirizzato al vettore o, in mancanza, dalla data della citazione in giudizio

TERMINE PER LA FORMULAZIONE DI RISERVE SCRITTE

ART. 30 C.M.R.	DANNI APPARENTI	la formulazione di riserve scritte deve avvenire contestualmente alla riconsegna della merce → in mancanza: presunzione semplice di conformità dello stato della merce a quanto indicato nella lettera di vettura
	DANNI NON APPARENTI / OCCULTI	la formulazione di riserve scritte deve avvenire entro 7 gg. dalla data di riconsegna della merce (esclusi domenica e giorni festivi) → in mancanza: presunzione semplice di conformità dello stato della merce a quanto indicato nella lettera di vettura
	DANNI DA RITARDO	la formulazione di riserve scritte deve avvenire entro 21 gg. dalla data della messa a disposizione della merce al destinatario → in mancanza: decadenza

PRESCRIZIONE

ART. 32 C.M.R.	<p>i diritti derivanti dal contratto di trasporto terrestre internazionale si prescrivono in 1 anno</p> <p>in caso di dolo o colpa grave (accertati), i diritti si prescrivono in 3 anni</p> <p>la prescrizione decorre da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in caso di perdita parziale, avaria o ritardo dal giorno in cui la merce è stata riconsegnata • in caso di perdita totale a partire dal 30° giorno dal termine di resa convenuto o, in mancanza, a partire dal 60° giorno dalla data di presa in consegna della merce da parte del vettore • negli altri casi, a partire dal 3° mese a far data dalla conclusione del contratto di trasporto
-----------------------	--

NORMATIVA GENERALE

CODICE CIVILE | ARTT. 1683 A 1702

LIMITI DI RESPONSABILITÀ

ART. 1696 COD. CIV.	PERDITA TOTALE O PARZIALE	1,00 €	per chilogrammo lordo di merce perduta
	AVARIA		per chilogrammo lordo di merce danneggiata
RITARDO		non previsti limiti di responsabilità	

DICHIARAZIONE DI VALORE

non prevista

DOLO O COLPA GRAVE DEL VETTORE, DEI SUOI DIPENDENTI O DEGLI AUSILIARI INCARICATI PER L'ESECUZIONE DEL TRASPORTO

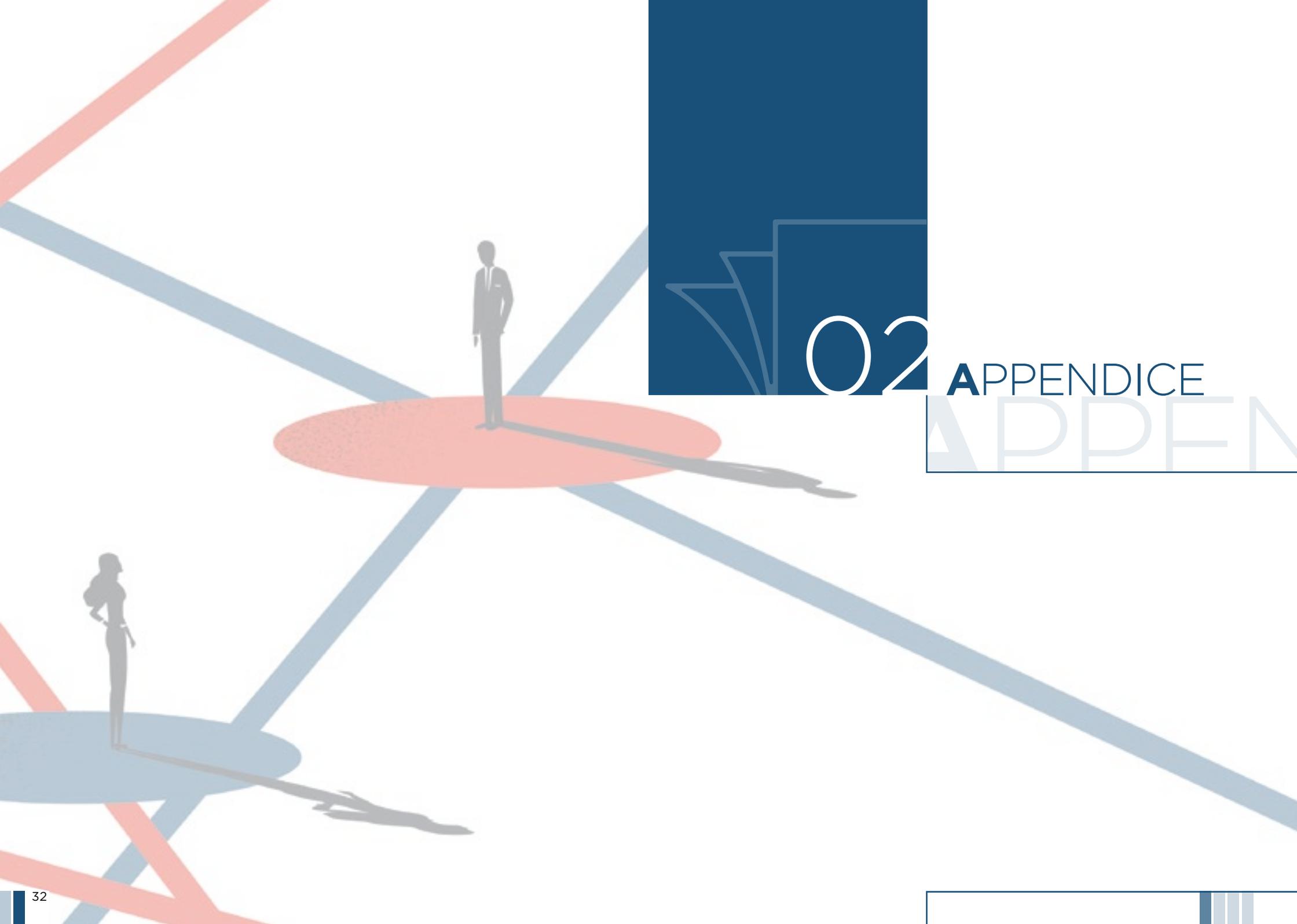
**ART. 1696
COD. CIV** | nessun limite di responsabilità applicabile a favore del vettore → risarcimento del pieno valore della merce

TERMINE PER LA FORMULAZIONE DI RISERVE SCRITTE

ART. 30 C.M.R.	DANNI APPARENTI	la formulazione di riserve scritte deve avvenire contestualmente alla riconsegna della merce → in mancanza: estinzione dell'azione contro il vettore
	DANNI NON APPARENTI / OCCULTI	la formulazione di riserve scritte deve avvenire entro 8 gg. dalla data di riconsegna della merce → in mancanza: estinzione dell'azione contro il vettore
	DANNI DA RITARDO	non previsto alcun termine

PRESCRIZIONE

**ART. 2951
COD. CIV.** | i diritti derivanti dal contratto di trasporto terrestre si prescrivono in 1 anno



APPENDICE

APPEN

LA RIFORMA DELLA DISCIPLINA CODICISTICA IN MATERIA DI CONTRATTO DI SPEDIZIONE E DI TRASPORTO MULTIMODALE

La legge 29 dicembre 2021 n. 233 di conversione del D.L. 152/2021 di attuazione del PNRR, recentemente promulgata dal nostro Parlamento, contiene, fra i vari provvedimenti, anche la riforma della disciplina del Codice civile in materia sia di contratto di spedizione che di limitazione della responsabilità vettoriale per perdita o avaria delle cose trasportate, sia ancora di privilegio speciale del vettore, dello spedizioniere e del mandatario.

Questo intervento riformatore promosso da FEDESPEDI (la Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali) è stato reso possibile grazie allo studio e all'impegno del suo *Legal Advisory Body* e al lavoro congiunto svolto insieme a CONFETRA (la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica). Quest'ultima, a livello istituzionale, aveva già portato all'approvazione di una proposta di riforma presso il CNEL, nel quadro di tre proposte di legge per la semplificazione della normativa del sistema della logistica italiana presentate dalla stessa CONFETRA.

Da lungo tempo, infatti, si avvertiva nel settore delle spedizioni internazionali l'esigenza di procedere ad una sostanziale riforma della disciplina codicistica in materia, al fine di adeguare il sistema normativo, il cui testo ancora risaliva alla promulgazione nel 1942 del Codice Civile, alla significativa evoluzione che, nella prassi operativa e commerciale, ha caratterizzato negli ultimi decenni la figura dello spedizioniere, anche a seguito della comparsa del trasporto multimodale e altresì dello sviluppo delle attività di logistica.

Il legislatore ha quindi definitivamente approvato la riforma sia della Sezione III del Capo IX del Titolo III del Libro IV del Codice civile (artt. 1737 e seguenti) che disciplina il contratto di spedizione sia di ulteriori disposizioni codicistiche che integrano la disciplina di questo contratto (artt. 1696 e 2761).

Una prima analisi del testo codicistico così riformato consente di formulare alcune considerazioni preliminari:

Art. 1696 - (Limiti al risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate)

Il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna. Il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali **terrestri** e all'importo di cui all'articolo 23, paragrafo 3, della Convenzione **relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada, con Protocollo, firmata a Ginevra il 19 maggio 1956, ratificata ai sensi della legge 6 dicembre 1960, n.1621**, nei trasporti internazionali **terrestri, ovvero ai limiti previsti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari, sempre che ricorrano i presupposti ivi previsti per il sorgere della responsabilità del vettore. Nel caso il trasporto venga effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a 3 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali. Le disposizioni dei commi primo, secondo e terzo non sono derogabili** a favore del vettore se non nei casi e con le modalità previsti dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili. Il vettore non può avvalersi della limitazione della responsabilità prevista a suo favore dal presente articolo ove sia fornita la prova che la perdita o l'avarìa della merce sono stati determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti, ovvero di ogni altro soggetto di cui egli si sia avvalso per l'esecuzione del trasporto, quando tali soggetti abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni.

A ben vedere l'intervento riformatore di più ampia portata appare quello che ha inciso sull'art. 1696 cod. civ. e che ha avuto come finalità quella di correggere alcune incertezze sulla disciplina della limitazione della responsabilità vettoriale conseguenti alla riforma attuata con il d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286.

In primo luogo, il legislatore ha precisato, nel secondo comma dell'articolo in commento, che i limiti risarcitori ivi originariamente previsti [ossia 1 euro per ogni kg di peso lordo della merce perduta o avariata e all'importo (8,33 DSP) di cui all'art. 23.3 della Convenzione CMR] si applicano ai soli trasporti **terrestri** rispettivamente nazionali o internazionali, mentre i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari sono soggetti ai limiti sanciti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili nei casi specifici e sempre che ricorrano i presupposti ivi previsti per l'insorgere della responsabilità del vettore.

Inoltre - e questa è certamente l'innovazione più importante, ma anche quella che darà luogo a maggiori problemi in sede di sua applicazione - nel terzo comma è stato ulteriormente stabilito che, in caso di **trasporto multimodale** (qualificato come "*trasporto effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa*") e qualora non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso eccedere rispettivamente **1 euro** nei trasporti nazionali, oppure **3 euro** nei trasporti internazionali, per ogni kg di peso lordo della merce perduta o avariata. Va osservato che, sulla scorta del previgente testo di questa disposizione, in quest'ultima eventualità - ossia qualora non si fosse riusciti ad accertare in quale fase di un trasporto internazionale si era prodotto il danno - la nostra giurisprudenza avrebbe certamente applicato il limite ben superiore di 8,33 DSP.

Va da sé che, nel caso invece in cui si possa stabilire in quale fase del trasporto si è verificato il danno, sarà allora applicabile il precedente secondo comma, il quale, pertanto, non sarà da ritenersi applicabile soltanto ai trasporti "*monomodali*".

Ognun vede, poi, come la soluzione qui adottata dal nostro legislatore abbia il merito di risolvere, con una soluzione di compromesso e auspicabilmente in via definitiva, la contrapposizione fra i due orientamenti in seno alla nostra giurisprudenza in materia di regime di responsabilità nel trasporto multimodale, vale a dire fra l'applicabilità dello *uniform liability system* (si veda, ad esempio, Cass. 14 febbraio 2005 n. 2898) ovvero del *network liability system*; quest'ultimo orientamento a sua volta suddiviso fra la tesi che intenderebbe applicare la disciplina prevista per la tratta di percorso prevalente (*tesi della prevalenza*), ovvero, ad ogni singola tratta (v. Trib. Genova 12 marzo 1992), e quella propria del tipo particolare di trasporto posto in essere (*tesi della combinazione*) (v. Cass. 6 giugno 2006 n. 13253).

Si pone, tuttavia, il problema circa il coordinamento fra il suddetto art. 1696, come modificato da questa riforma, e la disciplina di cui all'art. 18 della Convenzione di Montreal del 1999 per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale.

Ora, come detto sopra, il 1° comma dell'art. 1696, ai fini della determinazione dell'ammontare del risarcimento dovuto dal vettore, richiama espressamente per i trasporti internazionali i "*limiti previsti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari, sempreché ricorrano i presupposti ivi previsti per il sorgere della responsabilità del vettore*".

Dal canto suo, l'art. 18, 4° comma, della Convenzione di Montreal 1999 prevede le seguenti possibilità:

(i) se viene fornita la prova che il danno si è verificato in un trasporto (più frequentemente) terrestre precedente o successivo al trasporto aereo, allora il limite di responsabilità vettoriale sarà calcolato in base a:

- art. 1696 cod. civ. - ossia € 1 al kg se si tratta di trasporto nazionale, oppure
- CMR - ossia 8,33 DSP al kg se si tratta di trasporto internazionale

(ii) se viene invece fornita la prova che il danno si è verificato nel trasporto aereo, si applicherà allora senz'altro il limite (22 DSP al kg) di cui alla detta Convenzione di Montreal del 1999;

(iii) se per contro non viene data la "prova contraria" e quindi non si sa dove può essersi verificato il danno, opera allora la presunzione di cui al surrichiamato art. 18, 4° comma, per cui il danno sarà considerato dovuto ad un evento intervenuto nel corso del trasporto aereo e si applicherà quindi il limite di cui alla detta Convenzione di Montreal del 1999.

Partendo poi dal principio che, nel nostro ordinamento giuridico, la disciplina delle convenzioni internazionali, qual è la Convenzione di Montreal del 1999, prevale sulla normativa interna, qual è il codice civile, in tali fattispecie sembra quindi che ben difficilmente potrà trovare applicazione

il limite di 3 euro al kg previsto dall'art. 1696, 2° comma, cod. civ., nei casi di trasporto aereo internazionale in cui non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno.

Un ulteriore problema di coordinamento fra normativa nazionale e discipline internazionali uniformi potrebbe verificarsi nei casi, invero non infrequenti, in cui lo spedizioniere-vettore emetta un suo documento di trasporto marittimo (House Bill of Lading, FIATA Bill of Lading, ecc.) ove si faccia richiamo all'applicabilità di una Convenzione internazionale (ad esempio, le Regole dell'Aja e Visby oppure le Regole di Amburgo) o ad una legge straniera (ad esempio, il COGSA statunitense).

Art. 1737 - (Nozione)

Il contratto di spedizione è un mandato con il quale lo spedizioniere 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.

Il nuovo testo dell'art. 1737 c.c. contempla espressamente la facoltà per il mandante di attribuire allo spedizioniere uno specifico **potere di rappresentanza**. In tale eventualità, lo spedizioniere potrà quindi agire anche "*in nome e per conto*" dello stesso mandante.

Finora il dettato normativo prevedeva invece che, in linea di principio, lo spedizioniere potesse assumere soltanto la veste tradizionale di mero **mandatario senza rappresentanza**. In questo caso, agendo il mandatario, si per conto del mandante, ma **in nome proprio**, il rapporto giuridico si instaura esclusivamente tra il mandatario e il terzo, mentre il mandante resta formalmente estraneo a tale rapporto. In particolare, nel mandato senza rappresentanza, nessun rapporto si costituisce tra mandante e terzo contraente, ed il mandatario è direttamente obbligato nei confronti di quest'ultimo, anche se il contratto coinvolge interessi esclusivamente propri del mandante e l'altro contraente non ignora l'esistenza di quest'ultimo (Cass. 9 luglio 2001 n. 9289).

Al contrario, ai sensi del combinato disposto degli artt. 1704 e 1388 c.c., qualora lo spedizioniere concluda un contratto non solo per conto ma anche **in nome del suo mandante**, questo "*produce direttamente effetto nei confronti del rappresentato*" (ossia del mandante).

Si tratta indubbiamente di un'innovazione di ampia portata che andrà ad incidere nei rapporti sia dello spedizioniere con il proprio mandante che, soprattutto, dello spedizioniere con i terzi ausiliari incaricati del trasporto per conto di quest'ultimo.

Sotto il primo profilo, si osserva che l'eventuale conferimento dei poteri di rappresentanza in capo allo spedizioniere potrà risolvere il dibattuto e mai definitivamente risolto problema della possibilità per il mandante di sostituirsi allo spedizioniere e far valere nei confronti del(i) vettore(i) responsabile(i) il diritto al risarcimento del danno in caso di perdita o danneggiamento della merce trasportata o di ritardata riconsegna della stessa.

Al riguardo, il 2° comma dell'art. 1705 c.c., dispone che *"I terzi non hanno alcun rapporto col mandante. Tuttavia il mandante, sostituendosi al mandatario, può esercitare i diritti di credito derivanti dall'esecuzione del mandato, salvo che ciò possa pregiudicare i diritti attribuiti al mandatario dalle disposizioni degli articoli che seguono"*.

Ora, secondo l'orientamento fino ad oggi prevalente della nostra giurisprudenza di legittimità, la surrichiamata disposizione dell'articolo 1705, 2° comma, cod. civ. non troverebbe applicazione in caso di domanda di risarcimento danni nei confronti del terzo, sul presupposto che la norma suddetta, proprio per il suo carattere eccezionale ed in forza del chiaro tenore dell'espressione *"diritti di credito derivanti dall'esercizio del mandato"*, sarebbe limitata alla possibilità dell'esercizio da parte del mandante dei soli diritti di credito derivanti al mandatario dall'esecuzione del mandato, con esclusione della possibilità di esperire contro il terzo le azioni contrattuali e, in particolare, quelle di risoluzione per inadempimento e di risarcimento dei danni (Cass. 8 giugno 2007 n. 13375; Cass. S.U. 8 ottobre 2008 n. 24772).

Invece, nell'ipotesi ora espressamente prevista dal dettato codicistico per cui lo spedizioniere, se gliene vengono espressamente conferiti i poteri, può agire come mandatario con rappresentanza, ovverossia *"in nome e per conto"* del proprio mandante, quest'ultimo potrà senz'altro sostituirglisi allo scopo di far direttamente valere il diritto al risarcimento del danno nei confronti del(i) vettore(i) responsabile(i).

Nell'eventualità, poi, che sia lo stesso spedizioniere ad intraprendere, nella sua veste di mandatario con rappresentanza, azioni a carattere risarcitorio contro tale(i) soggetto(i) responsabile(i), sarà beninteso necessario che esso agisca espressamente in tale sua qualità, ossia spendendo il nome del proprio rappresentato (c.d. *contemplatio domini*).

Qualora intenda altresì proporre azioni in sede giudiziaria sempre *"in nome e per conto"* del proprio mandante, gli dovranno essere espressamente conferiti nella procura specifici poteri anche di natura processuale (Cass. 2 agosto 2018 n. 20432; Cass. 3 gennaio 2017 n. 43). Non è quindi sufficiente una procura limitata al conferimento di poteri di natura sostanziale, ossia finalizzata alla sola stipulazione di contratti ed alla loro esecuzione, ecc.

Per quel che concerne la forma della procura, l'art. 1392 c.c. dispone che *"La procura non ha effetto se non è conferita con le forme prescritte per il contratto che il rappresentante deve concludere"*. In linea di principio, per il contratto di trasporto non è prescritta la forma scritta né per la sua validità (ad substantiam) né ai fini della sua prova (ad probationem). Fanno, tuttavia, eccezione a tale regola i contratti di noleggio di nave e di trasporto marittimo che, rispettivamente ai sensi degli artt. 385 e 420 cod. nav., devono essere provati per iscritto.

Di conseguenza, salvo che non ricorrano le due ipotesi surrichiamate, il conferimento dei poteri rappresentativi potrebbe, in ipotesi, avvenire anche in forma orale.

Tuttavia, è assolutamente raccomandabile, non soltanto nel caso di conferimento di poteri di natura anche processuale, che lo spedizioniere si faccia rilasciare dal suo mandante una procura in forma scritta che lo autorizzi ad agire *"in nome e per conto"* dello stesso.

Tanto più che, ai sensi del successivo art. 1393 c.c., *"il terzo che contragga col rappresentante può sempre esigere che questi giustifichi i suoi poteri e, se la rappresentanza risulta da un atto scritto, che gliene dia una copia da lui firmata"*.

Occorre poi considerare che la facoltà come sopra concessa allo spedizioniere di agire quale **mandatario con rappresentanza** sembra spettare soltanto al c.d. *"spedizioniere puro"*, restandone invece escluso il c.d. *"spedizioniere-vettore"* (art. 1741 cod. civ.). In quest'ultimo caso, infatti, il contratto fra lo spedizioniere ed il suo mandante potrebbe essere ritenuto da quest'ultimo impugnabile per annullabilità ex artt. 1394 e 1395 cod. civ., in quanto *"contratto con se stesso"*, salvo beninteso che *"il rappresentato (ossia il mandante) lo abbia autorizzato espressamente ovvero il contenuto del contratto sia determinato in modo da escludere la possibilità di conflitto di interessi"*.

Sotto il diverso profilo dei rapporti con i terzi ausiliari incaricati del trasporto nell'interesse del mandante, il conferimento di poteri rappresentativi in capo allo spedizioniere farà sì che, sempre per il combinato disposto degli artt. 1704 e 1388 c.c., qualora lo spedizioniere concluda un contratto non solo per conto ma anche in nome del suo mandante (compiendo quindi una vera e propria *contemplatio domini*), per far valere propri eventuali diritti nascenti dal medesimo contratto i suddetti terzi saranno legittimati ad agire nei confronti del solo mandante.

Il difetto di legittimazione passiva dello spedizioniere nel caso di specie riveste un'indubbia rilevanza anche sotto il profilo pratico-commerciale, non soltanto riguardo all'individuazione del soggetto effettivamente tenuto alla corresponsione dei noli e/o dei corrispettivi per le operazioni accessorie, ma soprattutto di colui che è tenuto a far fronte alle molteplici richieste di pagamento rivolte dai vettori marittimi, come ad esempio a titolo di costi di *demurrage o detention* o ancora di port storages maturati per le soste di containers in occasione dei relativi trasporti.

Peraltro, anche se il fenomeno al momento risulta assai meno "critico" rispetto ai traffici marittimi, lo stesso indubbio vantaggio per lo spedizioniere potrebbe prospettarsi in ordine a tutti quei costi addizionali che possono venire a maturare anche nei trasporti aerei, terrestri o ferroviari.

Infine, certamente opportuna allo scopo di rendere la disciplina codicistica più conforme alla prassi operativa e commerciale, appare altresì l'ulteriore specificazione che un unico contratto di spedizione può avere a oggetto anche la stipula di più contratti di trasporto con diversi vettori.

Art. 1739 - (Obblighi dello spedizioniere)

Nell'esecuzione del mandato lo spedizioniere è tenuto ad osservare le istruzioni del mandante.

Lo spedizioniere non ha l'obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite, **salva espressa richiesta del mandante**.

In merito all'intervento legislativo operato sull'art. 1739 cod. civ., va sottolineato come i suoi primi due commi siano stati oggetto di alcune congrue modifiche.

In particolare, nel primo comma, tali modifiche hanno comportato, da un lato, la sostituzione dell'espressione «committente» con «mandante» e, dall'altro, la previsione, nella scelta della via, del mezzo e delle modalità di trasporto della merce, del solo obbligo per lo spedizioniere di osservare le istruzioni del mandante, eliminando invece l'ipotesi di dover operare, in mancanza di istruzioni, *"secondo il miglior interesse del medesimo"*.

Nel secondo comma, poi, in merito all'obbligo per lo spedizioniere di provvedere all'assicurazione "per conto" del proprio mandante delle cose spedite, la riforma ha comportato l'opportuna sostituzione dell'accezione «salvo che gli sia stato diversamente ordinato», che poteva presentare delle ambiguità, con quella più chiara ed univoca di «salva espressa richiesta del mandante», oltre alla soppressione del riferimento agli "usi contrari". Di conseguenza, lo spedizioniere ha l'obbligo di assicurare la merce "per conto" del proprio mandante soltanto se questi gli conferisce specifiche istruzioni in tal senso.

In ogni caso, va soprattutto posta in rilievo l'opportuna abrogazione del terzo comma del testo originario, il quale, stabilendo che *"i premi, gli abbuoni e i vantaggi di tariffa ottenuti dallo spedizioniere devono essere accreditati al committente, salvo patto contrario"*, aveva in passato suscitato una serie problemi interpretativi in seno alla nostra giurisprudenza.

Infatti, si poteva profilare il rischio che questa disposizione, che prescrive a carico dello spedizioniere un generale obbligo di riconoscimento a favore del mandante degli sconti ottenuti dai propri contraenti (vettori, altri ausiliari e/o fornitori), fosse interpretata in maniera eccessivamente estensiva.

In tal senso, la nostra giurisprudenza aveva infatti dichiarato che *"la norma contenuta nell'ultimo comma dell'art. 1739 c.c., secondo cui i premi, gli abbuoni e i vantaggi di tariffa ottenuti dallo spedizioniere devono essere accreditati al committente, salvo patto contrario, non consente allo spedizioniere di trarre alcun vantaggio economico dal contratto oltre a quelli consistenti nella retribuzione e nei compensi espressamente previsti dall'art. 1740 c.c. Ne consegue che, a differenza di quanto previsto dalla norma generale contenuta nell'art. 1713 c.c., in tema di mandato, non si può indagare sulla "causa" per cui il premio, l'abbuono o il vantaggio di tariffa sia stato percepito dallo spedizioniere, ma è sufficiente il fatto della percezione di esso perché sorga l'obbligo di accreditarlo al committente"* (Cass. 26 novembre 1977 n. 5157).

Inoltre, era stato da più parti paventato anche il rischio che, nel caso di assicurazione danni alla merce contratta *"per conto"* del proprio mandante, qualora lo spedizioniere avesse addebitato a quest'ultimo un corrispettivo superiore al premio da esso corrisposto alla compagnia assicuratrice, si potesse ritenere che in tal modo esso venisse ad assumere la veste di *"coassicuratore"*.

Art. 1741 - (Spedizioniere vettore)

Lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume l'esecuzione del trasporto in tutto o in parte ha gli obblighi e i diritti del vettore. Nell'ipotesi di perdita o avaria delle cose delle cose spedite, si applica l'articolo 1696 c.c.

Parimenti appropriata appare l'integrazione apportata dal legislatore all'art. 1741 cod. civ. che, nel testo riformato, richiama ora espressamente, in caso di perdita o avaria delle cose trasportate, i limiti di responsabilità vettoriale sanciti dall'art. 1696 cod. civ. (alla cui trattazione qui si rinvia).

Va tuttavia evidenziato come l'espresso rinvio operato al suddetto art. 1696 cod. civ. risolva in via definitiva i dubbi sollevati da una parte minoritaria della dottrina circa l'applicabilità di tali limiti di responsabilità ad uno spedizioniere-vettore che non sia iscritto all'Albo nazionale degli autotrasportatori: applicabilità peraltro che era stata confermata anche dalla nostra giurisprudenza di merito (Trib. Brescia 20 febbraio 2006).

Si noti che, invece, nella previgente legislazione speciale di cui all'art. 1 della L. 22 agosto 1985, n. 450, il trasportatore di merci su strada per conto terzi che pretendeva, in deroga dell'art. 1696 cod. civ., di avvalersi del beneficio della limitazione della responsabilità risarcitoria ivi stabilito, aveva l'onere di dimostrare di essere iscritto nell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi e di avere ottenuto l'autorizzazione prescritta per l'esercizio di tale attività (v., ad esempio, Cass. 10 gennaio 2003 n. 204).

Art. 2761 - (Crediti del vettore, dello spedizioniere, del mandatario, del depositario e del sequestratario)

I crediti dipendenti dal contratto di trasporto **e di spedizione** e quelli per le spese d'imposta anticipate dal vettore **o dallo spedizioniere** hanno privilegio sulle cose trasportate **o spedite** finché queste rimangono presso di lui. **Tale privilegio può essere esercitato anche su beni oggetto di un trasporto o di una spedizione diversi da quelli per cui è sorto il credito purché detti trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative.**

I crediti derivanti dall'esecuzione del mandato hanno privilegio sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l'esecuzione del mandato.

I crediti derivanti dal deposito o dal sequestro convenzionale a favore del depositario e del sequestratario hanno parimenti privilegio sulle cose che questi detengono per effetto del deposito o del sequestro.

Si applicano a questi privilegi le disposizioni del secondo e del terzo comma dell'articolo 2756.

Qualora il mandatario abbia provveduto a pagare i diritti doganali per conto del mandante il suo credito ha il privilegio di cui all'articolo 2752.

Con riferimento alle modifiche apportate dal legislatore all'art. 2761 c.c., va *in primis* sottolineato come il privilegio speciale (e correlativo diritto di ritenzione) conseguente ai crediti sorti dal contratto di spedizione puro possa ora esercitarsi anche sulle cose spedite (e perciò non soltanto *"sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l'esecuzione del mandato"*). In passato, invece, la nostra giurisprudenza aveva ritenuto che l'esercizio del diritto di ritenzione sulla merce trasportata dovesse essere limitato al solo spedizioniere-vettore (Cass. 28 giugno 2005 n. 13905), mentre lo spedizioniere puro avrebbe potuto farlo valere, ad esempio, sui documenti di trasporto o altri documenti da esso detenuti, sulle somme incassate per conto del proprio mandante, ecc.

Inoltre, questa volta confermando un consolidato orientamento giurisprudenziale (v., ad esempio, oltre alla surrichiamata Cass. 28 giugno 2005 n. 13905, anche la più recente Cass. 10 maggio 2012 n. 7152), il nostro legislatore ha altresì precisato che questo privilegio può essere esercitato, non soltanto per i crediti derivanti dal contratto in corso di esecuzione, ma anche *"anche su beni oggetto di un trasporto o di una spedizione diversi da quelli per cui è sorto il credito, purché detti trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative"*.

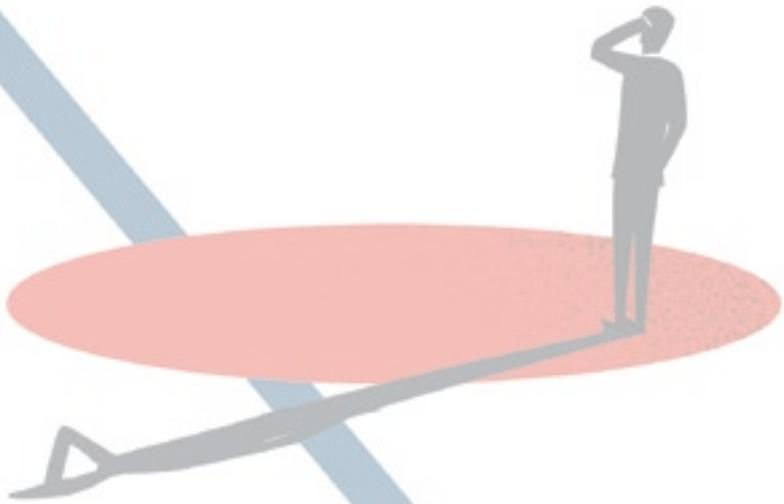
Rimane, in ogni caso, esclusa la possibilità di esercitare il diritto di ritenzione rispetto al pagamento di somme relative a precedenti e/o diversi rapporti c.d. *"spot"*, che cioè non rientrano in un rapporto contrattuale continuativo o a prestazioni periodiche. Inoltre, una pronuncia del Tribunale di Milano (v. Trib. Milano, Sez. XI, 22 ottobre 2012) ha parimenti escluso che fra le parti sussistesse quell'unico vincolo contrattuale, al quale viene subordinata la legittimità del diritto di ritenzione, qualora lo spedizioniere abbia concordato con il proprio mandante un mero *"tariffario"*, finalizzato esclusivamente a quantificare i prezzi ed i compensi applicabili ai futuri trasporti da eseguirsi.

Infine, altrettanto felice appare l'ulteriore scelta del nostro legislatore che, aggiungendo un nuovo quinto comma a questa disposizione, ha stabilito che qualora lo spedizioniere abbia provveduto a pagare i diritti doganali per conto del proprio mandante, il suo credito può

vantare il privilegio di cui all'articolo 2752 c.c., ossia il privilegio generale previsto in favore dello Stato per i crediti per i suoi tributi diretti, per l'imposta sul valore aggiunto e per i tributi degli enti locali. Di conseguenza, nell'eventualità di dichiarazione di fallimento del suo mandante ovvero di ammissione dello stesso ad altra procedura concorsuale, lo spedizioniere avrà ora diritto a che tali suoi crediti siano ammessi in tale qualità nella relativa procedura. Invece, in precedenza, lo spedizioniere avrebbe potuto far valere il privilegio speciale che gli derivava dal testo originario di questa disposizione soltanto se le merci oggetto dei diritti doganali da esso anticipati si fossero ancora trovate nella sua disponibilità oppure, pur essendo già state riconsegnate al mandante, fossero ancora identificabili nella loro individualità.

03 GLOSSARIO

GLOSSARIO



CASO FORTUITO-FORZA MAGGIORE

Trattasi di avvenimenti, sia naturali che umani, del tutto imprevedibili ed inevitabili che si possono verificare nel corso del trasporto e che non possono farsi risalire al vettore o ai suoi preposti, dipendenti o ausiliari nemmeno a titolo di colpa. Il vettore non risponde mai per i danni direttamente attribuibili ad ipotesi di caso fortuito o forza maggiore.

COLPA GRAVE

Per colpa grave si intende un comportamento del vettore che seppur non intenzionale risulta del tutto anomalo ed inadeguato con evidente violazione dei più elementari canoni di diligenza e sana gestione di un trasporto. Ovviamente tali canoni di diligenza vanno valutati caso per caso e in base alle specifiche peculiarità del trasporto durante il quale avviene la perdita o il danno alla merce. Ove il danno sia determinato dalla colpa grave dimostrata del vettore, questi perde il diritto di limitare la propria responsabilità.

COMMITTENTE - MANDANTE

È il soggetto che conferisce allo spedizioniere il mandato di spedizione e nell'interesse del quale quest'ultimo stipula il contratto di trasporto con il vettore.

DANNI APPARENTI / DANNI OCCULTI

Il danno apparente, contrariamente al danno occulto, è immediatamente riconoscibile e percepibile con la normale diligenza all'atto della riconsegna da parte degli incaricati del trasporto. Mentre il danno apparente deve essere immediatamente denunciato per iscritto al vettore, di norma mediante apposizione di adeguata riserva sul documento/bollettino di trasporto, per quello non apparente o occulto la legge prevede un termine più ampio, che è differente a seconda delle norme e delle Convenzioni internazionali a cui è soggetto lo specifico trasporto.

DANNO - AVARIA ALLA MERCE

L'avaria consiste nel danneggiamento o deterioramento della merce trasportata; in pratica, in un'alterazione della sua qualità interna o esterna che contribuisca a determinarne una diminuzione di valore.

DECADENZA (TERMINI DI)

La decadenza consiste nella perdita della possibilità di esercitare un diritto ove il titolare non compia una specifica attività o un determinato atto nei termini tassativamente previsti dalla legge ovvero dalle stesse parti in un contratto. La sua funzione è di limitare i tempi di incertezza delle situazioni giuridiche. Per impedire la decadenza occorre necessariamente compiere lo specifico atto prescritto dalla legge o dal contratto. In particolare, nel campo dei trasporti marittimi o aerei, le Convenzioni internazionali applicabili prescrivono che il termine di decadenza debba essere necessariamente interrotto con la proposizione di un'azione giudiziaria, ossia nel nostro ordinamento giuridico con la notificazione di un atto di citazione, o di una domanda d'arbitrato (o anche con la presentazione di un'istanza di mediazione). La decadenza può essere anche impedita dal riconoscimento da parte del soggetto obbligato/debitore. Il termine di decadenza può altresì essere oggetto di una proroga (c.d. extension) sull'accordo delle parti o per atto unilaterale del soggetto obbligato/debitore.

DESTINATARIO - RICEVITORE

Il destinatario (receiver) è il soggetto a cui sono destinate le cose da trasportare. Nel trasporto marittimo e aereo il destinatario è definito ricevitore (consignee).

DICHIARAZIONE DI VALORE

La dichiarazione di valore è la facoltà che ha il committente di far inserire nel documento di trasporto il valore della merce affidata al vettore; in presenza di tale dichiarazione di valore il vettore non potrà avvalersi dei limiti di responsabilità vettoriali in caso di perdita o danno alle merci e dovrà quindi risarcire l'intero pregiudizio sofferto dall'interessato alla merce stessa. Per acconsentire all'inserimento di una dichiarazione di valore nel documento di trasporto il vettore richiede sempre il pagamento di un supplemento del prezzo del trasporto, anche assai elevato. Tuttavia, sebbene una tale condotta sia discutibile, molti vettori in realtà si rifiutano di permettere che una dichiarazione di valore sia inserita nei loro documenti trasporto. La dichiarazione di valore è di norma usata nei trasporti via mare ed aerea.

DOCUMENTO DI TRASPORTO

Il documento di trasporto ha, in genere, funzione sia di ricevuta per la merce presa in consegna dal vettore che di prova del contratto di trasporto. Nel trasporto su strada, se internazionale, è costituito da una lettera di vettura internazionale (c.d. CMR), se nazionale, dal DDT. Nel trasporto aereo, dalla lettera di vettura aerea (Airwaybill). Nel trasporto ferroviario dalla lettera di vettura ferroviaria. Nel trasporto marittimo, oltre a svolgere le funzioni suindicate, la polizza di carico (bill of lading), quando viene emessa all'ordine (negotiable), può costituire altresì titolo rappresentativo della merce trasportata.

DOLO

Il dolo è definito nell'ordinamento italiano dall'art. 43 del codice penale. In particolare, un atto è doloso o secondo l'intenzione, quando l'evento dannoso è dall'agente preveduto e voluto come conseguenza della propria azione od omissione. Ove il danno sia determinato dal dolo dimostrato del vettore, questi perde il diritto di limitare la propria responsabilità.

DSP/SDR

Il Diritto Speciale di Prelievo (in inglese Special Drawing Right) è l'unità di conto del FMI (Fondo Monetario Internazionale) il cui valore è giornalmente ricavato da un paniere che contiene le principali valute mondiali, rispetto alle quali si calcola una sorta di "comune denominatore": il risultato è, appunto, il valore del DSP. Si tratta di un particolare tipo di valuta virtuale (non esiste fisicamente) che è stata creata a tavolino con lo scopo di sostituire l'oro nelle transazioni internazionali. Proprio in virtù della sua relativa stabilità nel tempo il Diritto Speciale di Prelievo è stato adottato in pressoché tutte le Convenzioni internazionali quale unità di riferimento per la determinazione del limite di responsabilità vettoriale.

LIMITE DI RESPONSABILITÀ VETTORIALE

Il limite di responsabilità è l'importo massimo di risarcimento a cui è tenuto il vettore in caso di suo inadempimento alle obbligazioni del trasporto, in particolare in caso di perdita o danneggiamento della merce oppure in caso di ritardo nella riconsegna della stessa a destino. Il limite è differente a seconda del tipo di trasporto eseguito ed al regime normativo applicabile (Convenzioni internazionali o legge nazionale). Il limite di responsabilità è solitamente calcolato in base al peso lordo della merce andata persa e/o danneggiatasi. Di regola, il vettore non può però avvalersi del limite ove il danno o la perdita sia conseguenza del dolo o della colpa grave ad esso imputabile o ascrivibile ai suoi preposti, dipendenti o ausiliari. Parimenti, al vettore è precluso invocare la limitazione della propria responsabilità qualora sia stata inserita nel documento di trasporto, su richiesta del committente e dietro corresponsione di un supplemento di prezzo, una dichiarazione di valore o una dichiarazione d'interesse speciale alla riconsegna.

MALA ELECTIO

Per mala electio si intende la negligente scelta di un vettore inadeguato o inaffidabile operata dallo spedizioniere. Ove la mala electio sia dimostrata, lo spedizioniere risponde verso il proprio mandante degli atti e/o fatti dolosi o colposi del vettore.

MANDATO

È il contratto consensuale con il quale una parte di obbliga a compiere uno o più atti di natura e con effetti giuridici per conto dell'altra. Il mandato può essere con rappresentanza o senza rappresentanza.

Nel primo caso, il mandatario agisce in nome e per conto del mandante. Nel secondo, egli agisce in nome proprio ma nell'interesse del mandante.

MITTENTE - CARICATORE

Il mittente (sender) è il soggetto che consegna al vettore le cose da trasportare affinché questi le trasferisca da un luogo ad un altro. Nel trasporto marittimo e aereo il mittente è definito caricatore (shipper).

PERDITA DELLA MERCE

Nel concetto di perdita devono ricomprendersi tutte quelle ipotesi in cui la merce viene perduta dal vettore durante il trasporto. La perdita può essere totale o parziale. Ad esempio, si può trattare di distruzione della merce, oppure di smarrimento, furto o rapina, o ancora di errato instradamento o errata consegna a destino che comporti l'impossibilità di ottenerne la restituzione.

PRESCRIZIONE (TERMINI DI)

La prescrizione è un istituto giuridico che considera gli effetti giuridici del trascorrere del tempo. Indica in particolare quel fenomeno che porta all'estinzione di un diritto soggettivo ove non esercitato dal titolare per un periodo di tempo indicato dalla legge. La ratio della norma è individuabile nell'esigenza di certezza dei rapporti giuridici. Nel nostro ordinamento giuridico, la prescrizione può essere interrotta allorché, in via alternativa, 1) sia stata proposta domanda in sede giudiziale o anche in sede arbitrale (o anche avanzata istanza di mediazione); 2) il titolare abbia costituito in mora il debitore, cioè abbia fatto richiesta o intimazione scritta (con lettera raccomandata o PEC) di adempiere al debitore; 3) il soggetto obbligato/debitore abbia riconosciuto il proprio debito. In tutti questi casi il termine di prescrizione riparte da zero.

RISERVA

Trattasi di un atto scritto con cui il soggetto che riceve la riconsegna di una determinata merce denuncia al vettore la presenza di anomalie (ad esempio, imballaggio rotto o scondizionato, container forato, privo di sigilli o con sigilli falsi, etc.) o un ammanco o danneggiamento della stessa intervenuto nel corso del trasporto, ovvero ancora un ritardo nella medesima consegna. Di regola, il vizio, l'ammanco o il danno apparente devono essere immediatamente denunciati mediante apposizione di adeguata riserva scritta sul documento/bollettino di trasporto.

RITARDO

Il ritardo, inteso come danno risarcibile, è configurabile in linea di massima soltanto ove le parti abbiano concordato un termine tassativo di riconsegna a destino (c.d. termine di resa) e tale termine non sia stato rispettato dal vettore. In assenza di termini tassativi di consegna il vettore può essere chiamato a rispondere dei danni solo qualora il ritardo sia assolutamente irragionevole ed ingiustificato rispetto alla normale durata del viaggio.

SPEDIZIONIERE

Lo spedizioniere "puro" è il mandatario, il quale assume l'obbligo di concludere, in nome proprio e per conto del mandante, un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie. Nelle operazioni accessorie di norma sono incluse le pratiche doganali e gli altri adempimenti di natura amministrativa, la custodia della merce prima dell'affidamento al vettore, la predisposizione dei documenti necessari per il trasporto, l'imballaggio e tutte le operazioni abitualmente necessarie e utili al trasporto. Salvo che non abbia ricevuto espresse istruzioni dal mandante, lo spedizioniere non ha invece l'obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose trasportate.

SPEDIZIONIERE-VETTORE

È lo spedizioniere che, oltre a compiere le operazioni accessorie, assume personalmente anche l'esecuzione del trasporto in tutto o in parte con mezzi propri o altrui. In questo caso, egli assume anche gli obblighi e i diritti del vettore

TRASPORTO (CONTRATTO)

È il contratto consensuale mediante il quale una parte (vettore) si obbliga, dietro corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro.

TRASPORTO MULTIMODALE O COMBINATO

Per trasporto multimodale o combinato si intende, in linea generale, un servizio di trasferimento merci che utilizza più e diverse modalità di trasporto (mare, terra, aria, ferrovia) combinate tra di loro. Con intermodale si intende poi un trasporto multimodale che viene interamente svolto con un unico contenitore (ossia senza "rottura carico").

VETTORE

Il vettore è il soggetto che si obbliga, dietro corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo a un altro sia con mezzi propri che con mezzi di terzi.

VETTORE CONTRATTUALE

Il vettore contrattuale (contracting carrier) è il soggetto che stipula il contratto di trasporto con il mittente (o con una persona che agisca per conto del mittente stesso) emettendo un proprio documento di trasporto ovvero che comunque è parte del contratto, in base al quale effettua o si impegna ad effettuare il trasporto della merce e che risponde dell'inadempimento o dell'inesatto adempimento della prestazione di tale trasporto.

VETTORE DI FATTO

Il vettore di fatto (actual o performing carrier) è il soggetto diverso dal vettore contrattuale, che, in forza di un accordo con il vettore contrattuale, esegue, in tutto o in parte, di fatto il trasporto pattuito.



04

TABELLE

TABELLE



	NORMATIVA GENERALE	LIMITI DI RESPONSABILITÀ			DICHIARAZIONE DI INTERESSE ALLA RICONSEGNA	DOLO O COLPA GRAVE DEL VETTORE E/O SUOI AUSILIARI	TERMINE RISERVE SCRITTE PER DANNI			PRESCRIZIONE / DECADENZA
		PERDITA	AVARIA	RITARDO			APPARENTI	OCCULTI	RITARDO	
INTERNAZIONALE	<p>Art. 1737 ss. Cod. civ.</p> <p>Art. 1678 ss. Cod. civ.</p> <p>Convenzioni internazionali</p>	<p>ART. 1696</p> <p>Trasporti internazionali terrestri 8,33 DSP per chilogrammo lordo di merce perduta di cui alla Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 - CMR</p> <p>Trasporti internazionali aerei, marittimi, fluviali e ferroviari limiti di responsabilità previsti dalle specifiche Convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili ai singoli trasporti</p> <p>Trasporti internazionali multimodali limiti di responsabilità previsti dalle specifiche Convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili ai singoli trasporti, ove sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificata la perdita; oppure 3 € per chilogrammo lordo di merce perduta, ove non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificata la perdita</p>	eventuali limiti previsti dalla Convenzione internazionale applicabile in base al documento di trasporto emesso o comunque pattuiti espressamente oppure nessun limite di responsabilità in base al codice civile	eventuali misure d'indennizzo previste dalla Convenzione internazionale applicabile in base al documento di trasporto emesso oppure fattispecie non prevista dal codice civile	ART. 1696 nessun limite di responsabilità	ART. 1698 termini previsti da Convenzione internazionale applicabile in base al documento di trasporto emesso oppure contestualmente a riconsegna merce	ART. 1698 termini previsti da Convenzione internazionale applicabile in base al documento di trasporto emesso oppure entro 8 gg. da riconsegna merce	termini previsti da Convenzione internazionale applicabile in base al documento di trasporto emesso oppure termine non previsto da codice civile	ART. 2951 eventuali termini di decadenza o prescrizione previsti da Convenzione internazionale applicabile in base al documento di trasporto emesso oppure prescrizione di 1 anno se trasporto ha inizio o termine in Europa o di 18 mesi fuori Europa	
NAZIONALE	<p>Art. 1737 ss. Cod. civ.</p> <p>Art. 1678 ss. Cod. civ.</p>	<p>ART. 1696</p> <p>1 € x kg lordo</p>	non previsti	non previsto	ART. 1696 nessun limite di responsabilità	ART. 1698 contestualmente a riconsegna merce ↓ in mancanza, se è stato pagato il corrispettivo del trasporto, estinzione dell'azione contro lo spedizioniere-vettore salvo dolo o colpa grave	ART. 1698 entro 8 gg. da riconsegna merce ↓ in mancanza, se è stato pagato il corrispettivo del trasporto, estinzione dell'azione contro lo spedizioniere-vettore salvo dolo o colpa grave	non previsto	ART. 2951 1 anno se trasporto ha inizio/fine in Europa 18 mesi se fuori Europa	

	NORMATIVA GENERALE	LIMITI DI RESPONSABILITÀ			DICHIARAZIONE DI INTERESSE ALLA RICONSEGNA	DOLO O COLPA GRAVISSIMA DEL VETTORE E/O SUOI AUSILIARI	TERMINE RISERVE SCRITTE PER DANNI			DECADENZA
		PERDITA	AVARIA	RITARDO			APPARENTI	OCCULTI	RITARDO	
INTERNAZIONALE	Convenzione di Montreal 1999	ART. 22			ART. 22 risarcimento della somma dichiarata	ART. 22 22 DSP X kg	ART. 31			ART. 35 2 anni
		22 DSP X kg					Contestualmente alla riconsegna merce	Entro 14 gg dalla riconsegna merce	Entro 21 gg dalla messa a disposizione merce	
NAZIONALE	Codice della Navigazione Artt. 950 e 954						In mancanza di RISERVE			
							Presunzione semplice di conformità dello stato della merce	decadenza	decadenza	

Tabella 3 / **TRASPORTO FERROVIARIO**

	NORMATIVA GENERALE	LIMITI DI RESPONSABILITÀ			DICHIARAZIONE DI INTERESSE ALLA RICONSEGNA	DOLO O COLPA GRAVE DEL VETTORE E/O SUOI AUSILIARI	TERMINE RISERVE SCRITTE PER DANNI			PRESCRIZIONE
		PERDITA	AVARIA	RITARDO			APPARENTI	OCCULTI	RITARDO	
INTERNAZIONALE	Convenzione COTIF 1980 e Protocollo COTIF (CIM) 1999	ART. 30 17 DSP X kg. lordo	ART. 32 17 DSP X kg. lordo	ART. 33 4 volte il prezzo del trasporto	ARTT. 34 E 35 risarcimento della somma dichiarata	ART. 36 nessun limite di responsabilità	ART. 47 prima dell'accettazione della merce in mancanza estinzione dell'azione contro il vettore	ART. 47 entro 7 gg. dalla accettazione della merce in mancanza estinzione dell'azione contro il vettore	ART. 47 entro 60 gg. dalla accettazione della merce in mancanza estinzione dell'azione contro il vettore	ART. 48 1 anno 2 anni in caso di dolo o colpa grave
	CGCTM TRENITALIA 2015	17 DSP X kg. lordo (art. 43 CGCTM 2015 e art. 30 COTIF - CIM 1999)	17 DSP X kg. lordo (art. 43 CGCTM 2015 e art. 32 COTIF - CIM 1999)	4 volte il prezzo del trasporto (art. 43 CGCTM 2015 e art. 33 COTIF - CIM 1999)	risarcimento della somma dichiarata (art. 43 CGCTM 2015 e artt. 34 e 35 COTIF - CIM 1999)	nessun limite di responsabilità (art. 43 CGCTM 2015 e art. 36 COTIF - CIM 1999)	prima dell'accettazione della merce in mancanza estinzione dell'azione contro il vettore (art. 1 CGCTM 2015 e art. 47 COTIF - CIM 1999)	entro 7 gg. dalla accettazione della merce in mancanza estinzione dell'azione contro il vettore (art. 1 CGCTM 2015 e art. 47 COTIF - CIM 1999)	entro 60 gg. dalla accettazione della merce in mancanza estinzione dell'azione contro il vettore (art. 1 CGCTM 2015 e art. 47 COTIF - CIM 1999)	1 anno (art. 2951 c.c.)

	NORMATIVA GENERALE	LIMITI DI RESPONSABILITÀ			DICHIARAZIONE DI INTERESSE ALLA RICONSEGNA	DOLO O COLPA GRAVE DEL VETTORE E/O SUOI AUSILIARI	TERMINE RISERVE SCRITTE PER DANNI			DECADENZA
		PERDITA	AVARIA	RITARDO			APPARENTI	OCCULTI	RITARDO	
INTERNAZIONALE	Regole dell'Aja	* 100 £ x collo o unità (art. IV. 5)	* 100 £ x collo o unità (art. IV. 5)	non previsti limiti di responsabilità	Risarcimento della somma dichiarata (art. IV. 5)	non previsto	contestualmente a riconsegna merce in mancanza presunzione semplice di conformità dello stato della merce (art. III. 6)	entro 3 gg. da riconsegna merce in mancanza presunzione semplice di conformità dello stato della merce (art. III. 6)	non previsto	1 anno (art. III. 6)
NAZIONALE	Regole dell'Aja e Visby	* 666,67 DSP x collo o unità oppure 2 DPS x kg. lordo - si applica il limite più elevato (art. IV. 5)		non previsti limiti di responsabilità	risarcimento della somma dichiarata (art. IV. 5)	nessun limite di responsabilità (art. IV. 5)	contestualmente a riconsegna merce in mancanza presunzione semplice di conformità dello stato della merce (art. III. 6)	entro 3 gg. da riconsegna merce in mancanza presunzione semplice di conformità dello stato della merce (art. III. 6)	non previsto	1 anno (salvo proroga scritta) + 3 mesi per azioni rivalsa contro sub-vettori (art. III. 6bis)

Tabella 4 / **TRASPORTO MARITTIMO 2/3**

	NORMATIVA GENERALE	LIMITI DI RESPONSABILITÀ			DICHIARAZIONE DI INTERESSE ALLA RICONSEGNA	DOLO O COLPA GRAVE DEL VETTORE E/O SUOI AUSILIARI	TERMINE RISERVE SCRITTE PER DANNI			DECADENZA
		PERDITA	AVARIA	RITARDO			APPARENTI	OCCULTI	RITARDO	
INTERNAZIONALE	Regole di Amburgo	* 835 DSP x collo oppure 2,5 DSP x kg. - si applica il limite più elevato (art. 6)	* 835 DSP x collo oppure 2,5 DSP x kg. - si applica il limite più elevato (art. 6)	2 volte e mezzo il nolo della merce consegnata in ritardo (art. 6)	risarcimento entro i limiti massimi convenuti fra le parti (art. 6)	nessun limite di responsabilità (art 8)	entro 1 giorno lavorativo successivo a riconsegna merce ↓ in mancanza presunzione semplice di conformità dello stato della merce (art. 19)	entro 15 giorni consecutivi da riconsegna merce ↓ in mancanza presunzione semplice di conformità dello stato della merce (art. 19)	entro 60 gg. consecutivi da riconsegna merce ↓ in mancanza decadenza (art. 19)	2 anni (salvo proroga scritta) + 3 mesi per azioni di rivalsa contro sub-vettori (art. 20)
NAZIONALE	COGSA USA	US\$ 500,00 per collo o unità (art. 1304.5)		non previsti limiti di responsabilità	risarcimento della somma dichiarata (art. 1304.5)	non previsto	anteriamente o contestualmente alla riconsegna merce ↓ in mancanza presunzione semplice di conformità dello stato della merce (art 1303.6)	entro 3 gg da riconsegna merce ↓ in mancanza, presunzione semplice di conformità dello stato della merce (art 1303.6)	non previsto (art 1303.6)	1 anno (art. 1303.6)

	NORMATIVA GENERALE	LIMITI DI RESPONSABILITÀ			DICHIARAZIONE DI INTERESSE ALLA RICONSEGNA	DOLO O COLPA GRAVE DEL VETTORE E/O SUOI AUSILIARI	TERMINE RISERVE SCRITTE PER DANNI			DECADENZA
		PERDITA	AVARIA	RITARDO			APPARENTI	OCCULTI	RITARDO	
INTERNAZIONALE	Regole di Rotterdam	875 DSP per collo, oppure 3 DSP per Kg lordo di merce perduta; si deve applicare il limite più elevato (art. 39)	Indennizzo pari a 2,5 volte il nolo della merce, non eccedente limite previsto Art 59 per perdita totale (art. 60)	No limiti se valore merce dichiarato in polizza o se concordati limiti massimi di risarcimento superiori (art 59)	nessun limite di responsabilità (art. 61)	Anteriormente o contestualmente alla riconsegna merce ↓ in mancanza presunzione semplice di conformità dello stato della merce (art. 23)	Entro 7 gg da riconsegna merce ↓ in mancanza, presunzione semplice di conformità dello stato della merce (art. 23)	entro 21 gg. consecutivi da riconsegna merce ↓ in mancanza decadenza (art. 23)	2 anni, prorogabile (art. 62 e art 63)	
NAZIONALE	Regole dell'Aja e Visby	* 666,67 DSP x collo o unità oppure 2 DPS x kg. lordo - si applica il limite più elevato (art. IV. 5)	non previsti limiti di responsabilità	risarcimento della somma dichiarata (art. 423 cod. nav.)	nessun limite di responsabilità (sentenza Corte Cost. n. 199/2005)	contestualmente a riconsegna merce ↓ in mancanza presunzione semplice di conformità dello stato della merce (art. 435 cod. nav.)	entro 3 gg. da riconsegna merce ↓ in mancanza presunzione semplice di conformità dello stato della merce (art.435 cod. nav.)	non previsto	PRESCRIZIONE 6 mesi se in Europa o Mediterraneo 1 anno se fuori Europa/ Mediterraneo (art. 438 cod. nav.)	

Tabella 5 / **TRASPORTO STRADALE**

	NORMATIVA GENERALE	LIMITI DI RESPONSABILITÀ			DICHIARAZIONE DI INTERESSE ALLA RICONSEGNA	DOLO O COLPA GRAVE DEL VETTORE E/O SUOI AUSILIARI	TERMINE RISERVE SCRITTE PER DANNI			PRESCRIZIONE
		PERDITA	AVARIA	RITARDO			APPARENTI	OCCULTI	RITARDO	
INTERNAZIONALE	Convenzione C.M.R.	ART. 23 8,33 DSP X kg. lordo + rimborso prezzo del trasporto, diritti doganali e altre spese sostenute in occasione del trasporto (pro rata)	ART. 25 8,33 DSP X kg. Lordo + rimborso prezzo del trasporto, diritti doganali e altre spese sostenute in occasione del trasporto (pro rata)	ART. 24 indennizzo massimo pari al prezzo del trasporto	ART. 24 intero valore della merce perduta o danneggiata	ART. 29 nessun limite di responsabilità	contestualmente a riconsegna merce ↓ in mancanza presunzione semplice di conformità dello stato della merce (art. 30)	entro 7 gg. (+ festivi) da riconsegna merce ↓ in mancanza presunzione semplice di conformità dello stato della merce (art. 30)	ART. 30 entro 21gg da messa a disposizione merce ↓ in mancanza decadenza	1 anno ↓ se dolo o colpa grave 3 anni (art. 32)
+ interessi 5% annuo (art. 27)										
NAZIONALE	Codice Civile Da Art. 1683 a Art. 1702	ART. 1696 1 € X kg. lordo		non previsti	non prevista	ART. 1696 nessun limite di responsabilità (art. 1696)	contestualmente a riconsegna merce in mancanza, estinzione dell'azione contro il vettore (art. 1698)	entro 8 gg. da riconsegna in mancanza, estinzione dell'azione contro il vettore (art. 1698)	non previsto (art 1303.6)	ART. 2951 1 anno



05

**RIFERIMENTI e
FONTI**

RIFERIMENTI

CODICE CIVILE REGIO DECRETO 16 MARZO 1942, N. 262

NORMATTIVA

<http://www.normattiva.it/ricerca/semplice>

CODICE DELLA NAVIGAZIONE REGIO DECRETO 30 MARZO 1942, N. 327

NORMATTIVA

<http://www.normattiva.it/ricerca/semplice>

Aereo

CONVENZIONE DI MONTREAL DEL 28 MAGGIO 1999

ENAC

www.enac.gov.it/La_Normativa/Normativa_internazionale

EUR-LEX [Nr. CELEX: 22001A0718(01)]

<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=it>

Ferroviario

CONDIZIONI GENERALI DI CONTRATTO PER IL TRASPORTO DELLE MERCI PER FERROVIA TRENITALIA 2015 (CGCTM) CHE RICHIAMANO CONVENZIONE COTIF 1980 E PROTOCOLLO COTIF (CIM) 1999

http://www.cargo.trenitalia.it/cms-file/allegati/cargo/CGCTM_dal_01072015.pdf

CONVENZIONE COTIF 1980 E PROTOCOLLO COTIF (CIM) 1999

OTIF

http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/03_CR/03_CR_24_NOT/COTIF_1999_01_12_2010_e.pdf

Marittimo

CONVENZIONE DI BRUXELLES DEL 1924 (REGOLE DELL'AJA)

<http://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-04/hague-rules.xml>

CONVENZIONE DI BRUXELLES DEL 1924 MODIFICATA DAI PROTOCOLLI DEL 23 FEBBRAIO 1968 E DEL 21 DICEMBRE 1979 (REGOLE DELL'AJA E VISBY)

http://www.jus.uio.no/lm/sea_carriage_hague_visby_rules_1968/doc.html

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/sdrprotocol1979.html>

CONVENZIONE DI AMBURGO DEL 1978 (REGOLE DI AMBURGO)

UNCITRAL

http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html

Marittimo

COGSA (USA) 1936

<http://www.cargolaw.com/cogsa.html>

CONVENZIONE DI ROTTERDAM DEL 2009 (REGOLE DI ROTTERDAM)

UNCITRAL

http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html

Stradale

CONVENZIONE RELATIVA AL CONTRATTO DI TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI SU STRADA (C.D. C.M.R.) STIPULATA A GINEVRA IL 19 MAGGIO 1956

PROTOCOLLO ALLA CONVENZIONE C.M.R. STIPULATO A GINEVRA IL 5 LUGLIO 1978

UNECE

<http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html> [c) Private Law]



Liabilities in national and international carriage

By the **Legal Section of Fedespedi**
With the advice of **Studio Legale Righetti Ravera Girelli**



Via E. Cornalia, 19 - 20124 Milano
+39 02 671541
fedespedit@fedespedit.it
www.fedespedit.it



NOTE

In preparing this publication, consideration has been given to Italian legislation, both the Civil Code and the Code of Navigation, as well as the uniform conventions most widely applied in international maritime, air, rail, and land transport. About maritime transport, it was decided to also include the US COGSA regulations, as they are widely used in shipping to and from the USA.

Milan, May 2022
Prohibition of use and reproduction according to law.

Summary

Forewords	70
Introduction	72
01 FORMS	47
FREIGHT FORWARDER	
— 01.1 FREIGHT FORWARDER National and International	76
FREIGHT FORWARDER-CARRIER	
— 01.2 FREIGHT FORWARDER-CARRIER International	77
— 01.3 FREIGHT FORWARDER-CARRIER National	79
AIR CARRIAGE	
— 01.4 AIR CARRIAGE International and National	80
RAIL CARRIAGE	
— 01.5 RAIL CARRIAGE International	82
— 01.6 RAIL CARRIAGE National	84
SEA CARRIAGE	
— 01.7 SEA CARRIAGE International	86
— 01.8 SEA CARRIAGE National	91
ROAD CARRIAGE	
— 01.9 ROAD CARRIAGE International	92
— 01.10 ROAD CARRIAGE National	94
02 APPENDIX	96
03 GLOSSARY	108
04 TABLES	114
TABLE 1 FREIGHT FORWARDER - CARRIER	116
TABLE 2 AIR CARRIAGE	118
TABLE 3 RAIL CARRIAGE	118
TABLE 4 SEA CARRIAGE	120
TABLE 5 ROAD CARRIAGE	122
05. REFERENCES AND SOURCES	124

D

reface



Ciro Spinelli
Chairman Legal Advisory Body
Senior Legal Counsel
Deutsche Post DHL Italy Legal Dept.

Preface

Dear Freight Forwarders

I am very pleased to introduce the new version of the booklet on the “liability regime in national and international transport and forwarding” as it is not only a topic of great interest and daily relevance for our business and industrial category, but also because it has today the pride to collect the efforts made by the Legal Advisory Body of Fedespedi in the project of revision of the Italian Civil Code in the field of transport and forwarding, which have seen first the approval of our amendments by the National Council of Economy and Labour (CNEL), and then the final approval by the Italian Legislator.

The conversion into law (no. 233 of 29 December 2021) of the D.L. 152/2021, through the implementation of the PNRR, has therefore finally concluded the process of revision of certain provisions contained in the Civil Code relating to forwarding and transport contracts, implementing the objective of Fedespedi’s Legal Advisory Body, which was based on three essential pillars: (a) to modernise the previous system dating back to 1942, adapting the discipline to the major jurisprudential orientations; (b) to highlight, in the folds of the rules, the international character of the shipments of

goods, and this in order to get away from a lexical provincialism that relegated the civil law discipline to a predominantly road minded way of thinking; (c) to represent, with the new rules we’ve proposed, operational and commercial practices measured to the times we live in, with the hope of overcoming uncertainties in the application and disputes and at the same time achieving the goals of competitiveness of our sector that lives and breathes in the world.

I should like to conclude this brief preface to the booklet by expressing my heartfelt thanks to all the colleagues in Fedespedi’s Legal Advisory Body as well as to all the women and men of Fedespedi and Confetra who have recognised in this project the way to indelibly mark the pre-eminent role of Freight Forwarders not only on the Italian but also on the international scene.

To you, therefore, I dedicate with esteem and fondness this sentence dedicated to me by Fedespedi: **“be like gardeners, invest your energies and talents so that whatever you do lasts a lifetime or even longer”** (Sergio Marchionne).

Enjoy the consultation.

Foreword



Avv. Prof. Enrico Righetti
Righetti Ravera Girelli Law Firm

Foreword to the second edition

In the forward to the first edition of this book, we felt the need to stigmatise how Italian law and, even more so, Italian jurisprudence, did not help to impart a sense of “legal certainty” in Italian freight forwarders. This is because Articles 1737 et seq. of the Civil Code in force at that time dating back to the early 1940s of last century reflected the function played by the freight forwarders at that time, and therefore did not consider the huge evolution of their services in the market in recent decades.

Now, following the recent initiative promoted by FEDESPEDI, which has been made possible thanks to the study and commitment of its Legal Advisory Body and the joint work carried out together with CONFETRA, our legislator has finally adopted a substantial reform in the matter of contracts of freight forwarding and multimodal transport. In particular, this reform has affected the provisions of Articles 1737, 1739 and 1741 of the Civil Code which govern the freight forwarding contract in general, as well as further provisions of this Code which supplement the legislative framework of this contract: namely, Article 1696 governing the liability of the carrier, including the multimodal carrier, but also of the freight forwarder when acting as a

carrier (due to the reference made to this provision by Article 1741 of the Civil Code), as well as Article 2761 on the subject of the freight forwarder right to exercise a lien.

In addition to an update of the schedules and forms relating to the functions of either the “mere” freight forwarder and the freight forwarder acting as a carrier, we also deemed it appropriate to include at the end of this Notebook some preliminary legal comments on this fundamental reform of the Civil Code.

Lastly, the further updating activity of this Notebook has mainly focused on the adjustment of the limit of carrier’s liability for the loss or damage of the goods transported or for delay in their redelivery, as set forth in Article 22 of the Montreal Convention of 1999 on International Carriage by Air, as well as on the acknowledgement of an increasingly consistent stance in Italian jurisprudence which considers the aforesaid limit of liability applicable also in the event of fraud or wilful misconduct attributable to the carrier.



01

FORMS

FORMS



GENERAL LEGISLATION

ITALIAN CIVIL CODE ARTICLE 1737 ET SEQQ.
ARTICLE 1703 ET SEQQ.

LIMITS OF LIABILITY

TOTAL OR PARTIAL LOSS In principle, the freight forwarder does not incur civil liability, except in case inadequate selection (mala electio) of the appointed carrier.

In case of inadequate selection → no limit of liability is applicable in favour of the freight forwarder → compensation of full value of the goods lost

DAMAGE In principle, the freight forwarder does not incur civil liability, except in case of inadequate selection (mala electio) of the appointed carrier.

In case of inadequate selection → no limit of liability is applicable in favour of the freight forwarder → compensation of full value of the goods damaged

DELAY In principle, the freight forwarder does not incur civil liability, except in case of inadequate selection (mala electio) of the appointed carrier.

In case of inadequate selection → no limit of liability is applicable in favour of the freight forwarder

ERRORS AND OMISSIONS If personally attributable to the freight forwarder → full responsibility → no limit of liability is applicable in favour of the freight forwarder

DECLARATION OF VALUE OR DECLARATION OF SPECIAL INTEREST IN DELIVERY

Cases not ruled by Italian Civil Code

FRAUD OR GROSS NEGLIGENCE COMMITTED BY THE CARRIER, HIS SERVANTS OR HIS INDEPENDENT CONTRACTORS EMPLOYED IN THE PERFORMANCE OF THE CARRIAGE

In principle, the freight forwarder does not incur civil liability, except in case of inadequate selection (mala electio) of the appointed carrier.

In case of inadequate selection (mala electio) → no limit of liability is applicable in favour of the freight forwarder

DEADLINE FOR THE FORMULATION OF WRITTEN RESERVATION

APPARENT DAMAGE Cases not ruled by Italian Civil Code

NOT APPARENT/HIDDEN

DAMAGE

DAMAGE BY DELAY

TIME-BAR

ARTICLE 2951 ITALIAN CIVIL CODE Claims arising out of a freight forwarding contract are time barred in one year or in 18 months if the carriage begins or ends out of Europe

GENERAL LEGISLATION

ITALIAN CIVIL CODE ARTICLE 1737 ET SEQQ., IN PARTICULAR ARTICLE 1741
ARTICLE 1678 ET SEQQ., IN PARTICULAR ARTICLE 1696

INTERNATIONAL CONVENTIONS International Conventions (ex. : Hague and Hague-Visby Rules, Montreal Convention 1999, CMR Convention, COTIF Convention 1980 and COTIF (CIM) Protocol 1999, etc.)

or foreign national laws applicable to the specific carriage by air, sea, river, or railway

LIMITS OF LIABILITY^{TÀ}

TOTAL OR PARTIAL LOSS (ARTICLE 1696 CIVIL CODE) **International carriages by road**
• 8,33 SDR per kilogram of gross weight of goods lost, in accordance with the Geneva Convention of 19 May 1956 - CMR

International carriages by air, sea, river and railway
• limits of liability as provided for by the specific International Conventions or by the national laws applicable to the carriage in question

Multimodal international carriages
• limits of liability as provided for by the specific International Conventions or by the national laws applicable to the carriage in question, where it is possible to ascertain in which stage of the carriage the loss occurred
• 3 € per kilogram of gross weight of goods lost, where it is NOT possible to ascertain in which stage of the carriage the loss occurred

DAMAGE (ARTICLE 1696 CIVIL CODE) **International carriages by road**
• 8,33 SDR per kilogram of gross weight of damaged goods, in accordance with the Geneva Convention of 19 May 1956 - CMR

International carriages by air, sea, river and railway
• limits of liability as provided for by the specific International Conventions or by the national laws applicable to the carriage in question

Multimodal international carriages
• limits of liability as provided for by the specific International Conventions or by the national laws applicable to the carriage in question, where it is possible to ascertain in which stage of the carriage the damage occurred
• 3 € per kilogram of gross weight of damaged goods, where it is NOT possible to ascertain in which stage of the carriage the damage occurred

DELAY Limits of liability IF provided for by the specific international convention recalled in a transport document issued by the freight forwarder-carrier (for example: Bill of lading, House-Airwaybill, CMR consignment note, etc.) or howsoever applicable to the carriage in question
no limit of liability if the freight forwarder-carrier does NOT issue his own transport document or anyway if no limits of liability for delay damage are expressly agreed upon with its principal

ERRORS AND OMISSIONS No limit of liability is applicable

DECLARATION OF VALUE OR DECLARATION OF SPECIAL INTEREST IN DELIVERY

The measure of compensation shall be regulated by the international convention recalled if the *freight forwarder-carrier* issues his own transport document (for example: *Bill of lading, House-Airwaybill, CMR consignment note, etc.*) or howsoever applicable to the carriage in question
Cases not ruled by Italian Civil Code if the *freight forwarder-carrier* does NOT issue his own transport document.

FRAUD OR GROSS NEGLIGENCE COMMITTED BY THE CARRIER, HIS SERVANTS OR HIS INDEPENDENT CONTRACTORS EMPLOYED IN THE PERFORMANCE OF THE CARRIAGE

ARTICLE 1696, 5° PARA, ITALIAN CIVIL CODE
No limit of liability is applicable in favour of the *freight forwarder-carrier* → compensation of full value of the goods

DEADLINE FOR THE FORMULATION OF WRITTEN RESERVATION

ARTICLE 1698 ITALIAN CIVIL CODE	APPARENT DAMAGE	If the <i>freight forwarder-carrier</i> issues his own transport document (for example: Bill of lading, House-Airwaybill, CMR consignment note, etc.) → the deadline for the formulation of reservations in writing shall be that provided by the international convention recalled in the transport document or howsoever applicable to the carriage in question If the <i>freight forwarder-carrier</i> does NOT issue his own transport document → the formulation of reservations in writing shall have to be made on delivery of goods - otherwise: extinction of the action against the <i>freight forwarder-carrier</i> , except in the case of his fraud or gross negligence.
	NOT APPARENT / HIDDEN DAMAGE	If the <i>freight forwarder-carrier</i> issues his own transport document (for example: Bill of lading, House-Airwaybill, CMR consignment note, etc.) → the deadline for the formulation of reservations in writing shall be that provided by the international convention recalled in the transport document or howsoever applicable to the carriage in question If the <i>freight forwarder-carrier</i> does NOT issue his own transport document → the formulation of reservations in writing shall have to be made within 8 days as from the goods delivery - otherwise: extinction of the action against the freight forwarder-carrier, except in the case of his fraud or gross negligence.
DAMAGE BY DELAY	If the <i>freight forwarder-carrier</i> issues his own transport document (for example: Bill of lading, House-Airwaybill, CMR consignment note, etc.) → the deadline for the formulation of reservations in writing shall be that provided by the international convention recalled in the transport document or howsoever applicable to the carriage in question If the <i>freight forwarder-carrier</i> does NOT issue his own transport document → deadline not ruled by Italian Civil Code	

TIME-BAR/TIME LIMIT

If the *freight forwarder-carrier* issues his own transport document (for example: Bill of lading, House-Airwaybill, CMR consignment note, etc.) → the period of time-bar and time limit shall be that provided by the international convention recalled in the transport document or howsoever applicable to the carriage in question;
If the *freight forwarder-carrier* does NOT issue his own transport document → 1 year time bar; 18 months if the carriage begins or ends out of Europe (article 2951 ITALIAN CIVIL CODE).

GENERAL LEGISLATION

ITALIAN CIVIL CODE
ARTICLE 1737 ET SEQQ., IN PARTICULAR ARTICLE 1741
ARTICLE 1678 ET SEQQ., IN PARTICULAR ARTICLE 1696

LIMITS OF LIABILITY

ARTICLE 1696 ITALIAN CIVIL CODE	TOTAL OR PARTIAL LOSS	Monomodal or multimodal carriages 1 €	per kilogram of gross weight lost
	DAMAGE		per kilogram of gross weight damaged
RITARDO			no limit of liability is applicable

DECLARATION OF VALUE OR DECLARATION OF SPECIAL INTEREST IN DELIVERY

Cases not considered by Italian Civil Code

FRAUD OR GROSS NEGLIGENCE COMMITTED BY THE CARRIER, HIS SERVANTS OR HIS INDEPENDENT CONTRACTORS EMPLOYED IN THE PERFORMANCE OF THE CARRIAGE

ARTICLE 1696, 5° PARA, ITALIAN CIVIL CODE
No limit of liability is applicable in favour of the *freight forwarder-carrier* → compensation of full value of the goods

DEADLINE FOR THE FORMULATION OF WRITTEN RESERVATION

ARTICLE 1698 ITALIAN CIVIL CODE	APPARENT DAMAGE	The formulation of reservations in writing shall have to be made on delivery of goods - otherwise: if the freight has been paid to the <i>freight forwarder-carrier</i> , extinction of the action against the freight forwarder-carrier, except in the case of his fraud or gross negligence.
	NOT APPARENT / HIDDEN DAMAGE	The formulation of reservations in writing shall have to be made within 8 days as from the goods delivery - otherwise if the freight has been paid to the <i>freight forwarder-carrier</i> , extinction of the action against the freight forwarder-carrier, except in the case of his fraud or gross negligence.

DAMAGE BY DELAY Cases not ruled by Italian Civil Code

TIME-BAR

ARTICLE 2951 ITALIAN CIVIL CODE
All claims arising out of the freight forwarding contract, are time barred in one year; 18 months if the carriage begins or ends out of Europe

GENERAL LEGISLATION¹

MONTREAL CONVENTION DATED 28 MAY 1999

SCOPE OF APPLICATION	International carriage of cargo performed by aircraft, provided that the place of departure and the place of destination (whether or not there is a break in the carriage or a transshipment) are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party.
NAVIGATION CODE	ARTICLES 950 TO 954 (<i>which refer to "the international laws enforced by the Italian Republic that are applicable also to cargo carriages to which they would not be self-applicable"</i>).

LIMITS OF LIABILITY

ARTICLE 22 MONTREAL CONVENTION	TOTAL OR PARTIAL LOSS	22 SDR	per kilogram of gross weight lost
	DAMAGE		per kilogram of gross weight damaged
	DELAY		per kilogram of gross weight transported

The cargo is deemed lost if it has not arrived within seven days from the date on which it ought to have arrived

DECLARATION OF VALUE OR DECLARATION OF SPECIAL INTEREST IN DELIVERY

ARTICLE 22 MONTREAL CONVENTION	In the event that the consignor has made a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum, the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum
---------------------------------------	--

FRAUD OR WILFUL MISCONDUCT² COMMITTED BY THE CARRIER, HIS SERVANTS OR HIS INDEPENDENT CONTRACTORS EMPLOYED IN THE PERFORMANCE OF THE CARRIAGE

ARTICLE 22 MONTREAL CONVENTION³	TOTAL OR PARTIAL LOSS	22 SDR	Per kilogram of gross weight lost
	DAMAGE		Per kilogram of gross weight damaged
	DELAY		Per kilogram of gross weight transported

DEADLINE FOR THE FORMULATION OF WRITTEN RESERVATION OR COMPLAINT

ARTICLE 31 MONTREAL CONVENTION	APPARENT DAMAGE	The formulation of reservations in writing shall have to be made on delivery of goods - otherwise → prima facie evidence that the cargo has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage
	NOT APPARENT / HIDDEN DAMAGE	The formulation of a complaint in writing shall have to be made within 14 days from the goods delivery - otherwise → extinction of the action against the carrier and forfeiture
	DAMAGE BY DELAY	The formulation of a complaint in writing shall have to be made within 21 days from the date on which the cargo has been placed at receiver's disposal - otherwise → extinction of the action against the carrier and forfeiture

TIME LIMIT

ARTICLE 35 MONTREAL CONVENTION	The action shall have to be brought within a period of two years from the date of arrival at destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.
---------------------------------------	---

1) We feel it is important to point out that while the 1999 Montreal Convention has been ratified so far by 112 countries, for several countries the 1929 Warsaw Convention is still in force, for some of them as amended in 1955 by the Hague Protocol and later in 1971 in Guatemala City. The 41 countries where the 1929 Warsaw Convention still applies include Russia, Belarus, Algeria, Tunisia, Libya, Angola, Uganda, Indonesia, Iraq, Iran, the Philippines, and Sri Lanka.

It should be noted that the Warsaw Convention with the additions of the Protocols:

- limits the carrier's liability to 17 SDR x kg for loss of or damage to the goods, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of the value at delivery and has paid a supplementary sum if the case so requires (Article 22)
- provides that the carrier shall not be liable if it proves that he and his servants took all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for them to take such measures (Article 20)
- establishes that the limits of liability prescribed in Article 22 shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier or its servant done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result, and, in the case of a servant, if it is proved that he acted within the scope of his employment (Article 25)
- provides (a) that the receipt of the goods without complaint by the consignee constitutes a presumption, subject to proof to the contrary, that the goods were delivered in good condition and in accordance with the bill of lading; (b) that, in the event of damage, the consignee must make a complaint to the carrier immediately and, at the latest, within fourteen days counting from the date of receipt of the goods (c) that, in case of delay, the complaint must be made at the latest within twenty-one days counting from the day on which the goods were placed at his disposal; (d) that any complaint must be made in writing on the document of carriage, or by separate written notice sent within the time allowed for such complaint; (e) that, in the absence of a complaint within the time allowed, no action shall lie against the carrier, except in case of fraud on his part (Article 26)
- provides that rights to damages shall be extinguished if an action is not brought within two years reckoned from the date of arrival at destination or from the day on which the aircraft ought to have arrived or from the day on which carriage stopped (Article 29)

It should also be emphasised that the liability regime outlined by the Warsaw Convention looks less strict than that outlined by the Montreal Convention of 1999. Actually, in the former international uniform rules in order to be exempted from liability the carrier could give evidence that he and his servants had adopted all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for them to take such measures and he did not need to prove that the harmful event was not attributable to their negligence.

Finally, it should be noted that, unlike Article 22(5) of the 1999 Montreal Convention (in which wording the international legislator probably made a mistake - see footnote 3 below), Article 25 of the Warsaw Convention recalls the whole of Article 22 above, thus including also cases of carriage of cargo. Thus, if the damage to the cargo is attributable to fraud or wilful misconduct on the part of the air carrier, the latter will be prevented from benefiting of the limits of liability provided for in these international uniform rules.

Below is a link to the full text of the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as amended by the Hague Protocol of 28 September 1955:

[warsaw1929-engl.pdf \(transportrecht.org\)](#)

and the link to the list of countries that have ratified the two documents (Convention and Protocol):

[WC-HP_EN.pdf \(icao.int\)](#)

Below is also the link to the list of countries that have signed and ratified the 1999 Montreal Convention:

[CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES \(icao.int\)](#)

For a comparative table of countries that have ratified the 1999 Montreal Convention, the 1929 Warsaw Convention and the 1955 Hague Protocol, the 1929 Warsaw Convention alone, or no uniform convention regulations, see also:

https://it.wikipedia.org/wiki/Convenzione_di_Montre%C3%A9

2) "Wilful misconduct" means conduct by a person who is reckless, in the sense of not caring whether or not he commits a breach of duty, and with knowledge that damage would probably result.

3) Article 22, paragraph 5, of the Montreal Convention 1999 provides that the limits of liability contemplated in previous paragraphs 1 (carriage of persons) and 2 (carriage of baggage) of same article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result. Conversely, this provision omits to refer likewise to paragraph 3 which applies to the limits of liability in the carriage of cargo. In this regard, although the Italian jurisprudence has not yet adopted a uniform stance, some recent decisions (in particular, Court of Cassation, joined Chambers, judgment no. 21850/2017) seem to tend to hold that, even though loss of or damage to cargo is attributable to fraud or wilful misconduct, an air carrier would nonetheless be entitled to invoke the limits of liability under this international convention. However, this solution might imply issues of possible constitutional illegitimacy; therefore it will be advisable to wait for future developments of Italian case-law in this matter.

GENERAL LEGISLATION

COTIF CONVENTION DATED 1980 AND COTIF PROTOCOL (CIM) DATED 1999

SCOPE OF APPLICATION	It shall apply to every contract of carriage of goods by rail when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery are situated in two different Member States, or when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery are situated in two different States, of which at least one is a Member State and the parties to the contract agree that the contract is subject to the COTIF Convention.
-----------------------------	---

LIMITS OF LIABILITY

ARTICLE 30	TOTAL OR PARTIAL LOSS	17 SDR	per kilogram of gross weight lost
ARTICLE 32	DAMAGE		per kilogram of gross weight damaged
ARTICLE 33	DELAY	Compensation not exceeding four times the freight and in any case not exceeding the value of the cargo, even if the delay has been the cause of the loss or damage to the cargo.	

The cargo is deemed lost if the cargo has not arrived within 30 days from the date on which it ought to have arrived.

DECLARATION OF VALUE OR DECLARATION OF SPECIAL INTEREST IN DELIVERY

ARTICLE 34	In case of declaration of value in the transport document, the amount declared shall replace the limit of liability provided for in previous articles 30, 32 and 33.
ARTICLE 35	In case of a declaration of interest in delivery in the transport document, the damaged party may claim a further compensation for loss or damage, in addition to the limit of liability provided for in previous articles 30, 32 and 33, up to the amount declared.

FRAUD OR GROSS NEGLIGENCE COMMITTED BY THE CARRIER, HIS SERVANTS OR HIS INDEPENDENT CONTRACTORS EMPLOYED IN THE PERFORMANCE OF THE CARRIAGE

ARTICLE 36	No limit of liability is applicable in favour of the carrier → compensation of full value of the goods
-------------------	--

DEADLINE FOR THE FORMULATION OF WRITTEN RESERVATION

ARTICLE 47	PARTIAL LOSS AND APPARENT DAMAGE	The formulation of a complaint in writing shall have to be made before the acceptance of the goods, except where the loss or damage was jointly ascertained in accordance with article 42 or the ascertainment was omitted solely due to the fault of the carrier otherwise → extinction of the action against the carrier, except in the case of his fraud or gross negligence.
	NOT APPARENT / HIDDEN DAMAGE	The damaged party has to ask for the joint ascertainment in accordance with article 42 immediately after discovery of the loss or damage and not later than seven days after the acceptance of the goods otherwise → extinction of the action against the carrier, except in the case of his fraud or gross negligence.
	DAMAGE BY DELAY	The formulation of a complaint in writing shall have to be made within 60 days otherwise → extinction of the action against the carrier, except in the case of his fraud or gross negligence.

TIME-BAR

ARTICLE 48	All claims arising out of the transport contract are time barred in one year In case of fraud or gross negligence, claims are time barred in two years. Time bar starts to run: <ul style="list-style-type: none"> • in case of partial loss, damage or delay, from the day when delivery takes place • in case of total loss, from the thirtieth day after the final date agreed for the delivery • in all other cases, from the day when the right of action may be exercised
-------------------	--

GENERAL LEGISLATION

GENERAL CONDITIONS OF CONTRACT FOR THE CARRIAGE OF GOODS FOR TRENITALIA 2015 (CGCTM) THAT RECALLS THE COTIF CONVENTION 1980 AND THE COTIF PROTOCOL (CIM) 1999

LIMITS OF LIABILITY

ARTICLE 43 CGCTM 2015 that recalls ARTICLE 30 COTIF - CIM	TOTAL OR PARTIAL LOSS	17 SDR	per kilogram of gross weight lost
ARTICLE 43 CGCTM 2015 that recalls ARTICLE 32 COTIF - CIM	DAMAGE		per kilogram of gross weight damaged
ARTICLE 43 CGCTM 2015 that recalls ARTICLE 33 COTIF - CIM	DELAY	Compensation not exceeding four times the freight and in any case not exceeding the value of the cargo, even if the delay has been the cause of the loss or damage to the cargo.	

DECLARATION OF VALUE OR DECLARATION OF SPECIAL INTEREST IN DELIVERY

ARTICLE 43 CGCTM 2015 that recalls ARTICLE 34 COTIF - CIM	In case of declaration of value in the transport document, the amount declared shall replace the limit of liability provided for in the previous articles.
ARTICLE 43 CGCTM 2015 that recalls ARTICLE 35 COTIF - CIM	In case of a declaration of interest in delivery in the transport document, the damaged party may claim a further compensation for loss or damage, in addition to the limit of liability provided for in the previous articles, up to the amount declared.

FRAUD OR GROSS NEGLIGENCE COMMITTED BY THE CARRIER, HIS SERVANTS OR HIS INDEPENDENT CONTRACTORS EMPLOYED IN THE PERFORMANCE OF THE CARRIAGE

ARTICLE 43 CGCTM 2015 that recalls ARTICLE 36 COTIF - CIM	No limit of liability is applicable in favour of the carrier → compensation of full value of the goods
--	--

DEADLINE FOR THE FORMULATION OF WRITTEN RESERVATION

ARTICLES 42-43-47 COTIF - CIM	PARTIAL LOSS AND APPARENT DAMAGE	The formulation of a complaint in writing shall have to be made before the acceptance of the goods, except where the loss or damage was jointly ascertained in accordance with Article 42 or the ascertainment was omitted solely due to the fault of the carrier otherwise → extinction of the action against the carrier, except in the case of his fraud or gross negligence.
recalled by	NOT APPARENT / HIDDEN DAMAGE	The damaged party has to ask for the joint ascertainment in accordance with Article 42 immediately after discovery of the loss or damage and not later than seven days after the acceptance of the goods otherwise → extinction of the action against the carrier, except in the case of his fraud or gross negligence.
ARTICLE 1 CGCTM 2015	DAMAGE BY DELAY	The formulation of complaint in writing shall have to be made within 60 days otherwise → extinction of the action against the carrier, except in the case of his fraud or gross negligence.

TIME-BAR

ARTICLE 2951 ITALIAN CIVIL CODE	All claims arising out of the transport contract are time barred in one year It seems not applicable the longer time bar period of two years in case of fraud or gross negligence, since it could be considered a violation of the rules on time-bar provided by the Italian civil Code (Article 2936) Time bar starts to run: • from the day when the right of action may be exercised
--	--

GENERAL LEGISLATION

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING (“HAGUE RULES”)⁴

SCOPE OF APPLICATION | The Convention is applicable to all bills of lading issued in any of the contracting States or when the bill of lading provides that these Rules are to govern the contract (for example, “*Paramount Clause*”).

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING (“HAGUE RULES”) AS AMENDED BY THE BRUSSELS PROTOCOL 1968 AND BY THE BRUSSELS PROTOCOL 1979 (“HAGUE-VISBY RULES”)⁵

SCOPE OF APPLICATION | The Convention is applicable to bill of lading relating to a carriage by sea between two different States, if (a) the bill of lading is issued in a Contracting State, or (b) the carriage is from a port in a contracting State, or (c) the bill of lading provides that these Rules are to govern the contract.

UNITED NATIONS CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA (HAMBURG RULES)⁶

SCOPE OF APPLICATION | The Convention is applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if (a) the port of loading is located in a Contracting State, or (b) the port of discharge is located in a Contracting State, or (c) one of the optional ports of discharge is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or (d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or (e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT (COGSA) 1936

SCOPE OF APPLICATION | The COGSA is applicable to all international carriages by sea to or from ports of the United States, provided that the bill of lading or similar document of title recall such Act.

CONVENTION ON CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS WHOLLY OR PARTLY BY SEA 2009 (ROTTERDAM RULES)⁷

SCOPE OF APPLICATION | The Convention applies to contracts of carriage by sea in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State: (a) the place of receipt; (b) the port of loading; (c) the place of delivery; (d) the port of discharge.

4) Italy ratified the Hague Rules with Law 19 July 1929 no. 1638 and these entered into force in Italy on 7 April 1939. Having subsequently ratified the Hague-Visby Rules, Italy denounced this international instrument. The Hague Rules are still ratified by 50 countries.

5) Italy ratified the Hague-Visby Rules with Law 12 June 1984 no. 243. So far the Hague-Visby Rules have been ratified by 26 countries.

6) The Hamburg Convention of 1978 has not been ratified by Italy. So far the Hamburg Convention has been ratified by 19 countries among which: Romania, Austria, Lebanon, Tunisia, Egypt, Morocco, Kenya, Senegal, Chile, Mexico.

7)The Rotterdam Convention of 2009 has not entered yet into force due to no enough countries have so far ratified it.

LIMITS OF LIABILITY

TOTAL OR PARTIAL LOSS	HAGUE RULES (ARTICLE IV. 5)	100 £ (pounds sterling) per package or unit
	HAGUE-VISBY RULES (ARTICLE IV. 5)	666,67 SDR per package or unit or 2 SDR per kilogram of gross weight of the goods lost, whichever is the higher
	HAMBURG RULES (ARTICLE 6)	835 SDR per package or other shipping unit or 2.5 SDR per kilogram of gross weight of the goods lost, whichever is the higher
	COGSA USA (ARTICLE 1304.5)	US\$ 500,00 per package or unit
	ROTTERDAM RULES (ARTICLE 39)	875 SDR per package or other shipping unit or 3 SDR per kilogram of gross weight of the goods lost, whichever is the higher
DAMAGE		
	HAGUE RULES (ARTICLE IV. 5)	100 £ (pounds sterling) per package or unit
	HAGUE-VISBY RULES (ARTICLE IV. 5)	666,67 SDR per package or unit or 2 SDR per kilogram of gross weight of the goods damaged, whichever is the higher
	HAMBURG RULES (ARTICLE 6)	835 SDR per package or other shipping unit or 2.5 SDR per kilogram of gross weight of the goods damaged, whichever is the higher
	COGSA USA (ARTICLE 1304.5)	US\$ 500,00 per package or unit
	ROTTERDAM RULES (ARTICLE 39)	875 DSP per package or other shipping unit or 3 SDR per kilogram of gross weight of the goods damaged, whichever is the higher
DELAY		
	HAGUE RULES	no limit of liability is applicable
	HAGUE-VISBY RULES	no limit of liability is applicable
	HAMBURG RULES (ARTICLE 6)	compensation equivalent to 2,5 times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea
	COGSA USA	no limit of liability is applicable
	ROTTERDAM RULES (ARTICLE 60)	compensation equivalent to 2,5 times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the limit established pursuant to article 59 in respect of the total loss of the goods concerned

DECLARATION OF VALUE

HAGUE RULES (ARTICLE IV. 5)	<p>The declaration of value stated in the bill of lading constitutes prima facie evidence of the value of the goods lost or damaged; it may nevertheless be challenged by the carrier</p> <p>The parties of the contract of carriage may in addition agree on a maximum compensation amount which may be higher than the limits provided for by the Convention</p>
HAGUE-VISBY RULES (ARTICLE IV. 5)	<p>The declaration of value stated in the bill of lading constitutes prima facie evidence of the value of the goods lost or damaged; it may nevertheless be challenged by the carrier</p> <p>The parties of the contract of carriage may in addition agree on a maximum compensation amount which cannot be lower than the limits provided for by the Convention</p>
HAMBURG RULES (ARTICLE 6)	<p>The parties of the contract of carriage may agree on a maximum compensation amount which may be higher than the limits provided for by the Convention</p>
COGSA USA (ARTICLE 1304.5)	<p>The declaration of value stated in the bill of lading constitutes prima facie evidence of the value of the goods lost or damaged; it may nevertheless be challenged by the carrier</p> <p>The carrier, in any event, is not liable for any loss or damage to the goods when their nature or value has been knowingly and fraudulently misstated by the shipper in the bill of lading</p> <p>The parties of the contract of carriage may in addition agree on a maximum compensation amount which may be higher than the limits provided for by the Convention</p>
ROTTERDAM RULES (ARTICLE 59)	<p>The limits of liability are not applicable if the value of the goods has been declared by the shipper in the bill of lading, or when an amount higher than the amount of limitation of liability has been agreed upon between the carrier and the shipper</p>

FRAUD OR GROSS NEGLIGENCE COMMITTED BY THE CARRIER, HIS SERVANTS OR HIS INDEPENDENT CONTRACTORS EMPLOYED IN THE PERFORMANCE OF THE CARRIAGE

HAGUE RULES	<p>The Convention does not contain a provision that prevents the carrier from benefiting of the liability limits</p>
HAGUE-VISBY RULES (ARTICLE IV. 5)	<p>No limit of liability is applicable in favour of the carrier → compensation of full value of the goods</p>
HAMBURG RULES (ARTICLE 8)	<p>No limit of liability is applicable in favour of the carrier → compensation of full value of the goods</p>
COGSA USA	<p>The Convention does not contain a provision that prevents the carrier from benefiting of the liability limits</p>
ROTTERDAM RULES (ARTICLE 61)	<p>No limit of liability is applicable in favour of the carrier → compensation of full value of the goods</p>

DEADLINE FOR THE FORMULATION OF WRITTEN RESERVATION

HAGUE RULES (ARTICLE III. 6)	APPARENT DAMAGE	<p>The formulation of reservations in writing shall have to be made at the same time of the goods delivery, except where the damage is jointly ascertained in the presence of both parties - otherwise → prima facie evidence that the cargo has been delivered in good condition and in accordance with the bill of lading</p>
	NOT APPARENT / HIDDEN DAMAGE	<p>The formulation of reservations in writing shall have to be made within 3 days from the goods delivery - otherwise → prima facie evidence that the cargo has been delivered in good condition and in accordance with the bill of lading</p>
	DAMAGE BY DELAY	<p>Case not ruled by this Convention</p>
HAGUE-VISBY RULES (ARTICLE III. 6)	APPARENT DAMAGE	<p>The formulation of reservations in writing shall have to be made at the same time of the goods delivery, except where the damage is jointly ascertained in the presence of both parties - otherwise → prima facie evidence that the cargo has been delivered in good condition and in accordance with the bill of lading</p>
	NOT APPARENT / HIDDEN DAMAGE	<p>The formulation of reservations in writing shall have to be made within 3 days from the goods delivery - otherwise → prima facie evidence that the cargo has been delivered in good condition and in accordance with the bill of lading</p>
	DAMAGE BY DELAY	<p>Case not ruled by this Convention</p>
HAMBURG RULES (ARTICLE 19)	APPARENT DAMAGE	<p>The formulation of reservations in writing shall have to be made not later than the working day after the day of the goods delivery, except where the damage is jointly ascertained in the presence of both parties - otherwise → prima facie evidence that the cargo has been delivered in good condition and in accordance with the bill of lading</p>
	NOT APPARENT / HIDDEN DAMAGE	<p>The formulation of reservations in writing shall have to be made within 15 consecutive days after the day of the goods delivery - otherwise → prima facie evidence that the cargo has been delivered in good condition and in accordance with the bill of lading</p>
	DAMAGE BY DELAY	<p>The formulation of a claim in writing shall have to be made within 60 consecutive days after the day of the goods delivery - otherwise → forfeiture</p>
COGSA USA (ARTICLE 1303.6)	APPARENT DAMAGE	<p>The formulation of reservations in writing shall have to be made before or at the same time of the goods delivery, except where the damage is jointly ascertained in the presence of both parties - otherwise → prima facie evidence that the cargo has been delivered in good condition and in accordance with the bill of lading</p>
	NOT APPARENT / HIDDEN DAMAGE	<p>The formulation of reservations in writing shall have to be made within 3 days from the goods delivery - otherwise → prima facie evidence that the cargo has been delivered in good condition and in accordance with the bill of lading</p>
	DAMAGE BY DELAY	<p>Case not ruled by this Convention</p>

ROTTERDAM RULES (ARTICLE 23)

APPARENT DAMAGE	The formulation of reservations shall have to be made before or at the same time of the goods delivery, except where the damage is jointly ascertained in the presence of both parties - otherwise → prima facie evidence that the cargo has been delivered in good condition and in accordance with the bill of lading
NOT APPARENT / HIDDEN DAMAGE	The formulation of reservations in writing shall have to be made within 7 consecutive days after the day of the goods delivery - otherwise → prima facie evidence that the cargo has been delivered in good condition and in accordance with the bill of lading
DAMAGE BY DELAY	The formulation of a claim in writing shall be made within 21 consecutive days after the day of the goods delivery - otherwise → forfeiture

TIME LIMIT

HAGUE RULES (ARTICLE III. 6)	Any right of action is time-limited if a suit has not been instituted within a period of 1 year from the day on which the carrier has delivered the goods or from the day on which the goods should have been delivered
HAGUE-VISBY RULES (ARTICLE III. 6 BIS)	Any right of action is time-limited if a suit has not been instituted within a period of 1 year from the day on which the carrier has delivered the goods or from the day on which the goods should have been delivered The period of 1 year may be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen An action for indemnity by the contracting carrier against the performing carrier may be brought even after the expiration of the year limitation period if it is brought within the time allowed by the law of the Court where the case is brought. However, the time allowed cannot be less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has paid the claim or has received himself the service of a judicial writ of summon
HAMBURG RULES (ARTICLE 20)	Any action is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years from the day on which the carrier has delivered the goods or from the last day on which the goods should have been delivered the period of 2 years can be extended by the person against whom a claim is made by a declaration in writing to the claimant Any actions for indemnity by the contracting carrier against the performing carrier may be instituted even after the expiration of the limitation period of 2 years if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has paid the claim or has received himself the service of a judicial writ of summon
COGSA USA (ARTICLE 1303.6)	Any action is time-limited if a suit has not been instituted within a period of 1 year from the day on which the carrier has delivered the goods or from the day on which the goods should have been delivered
ROTTERDAM RULES (ARTICLES 62 E 63)	Any action is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years from the day on which the carrier has delivered the goods or from the day on which the goods should have been delivered Notwithstanding the expiration of the period of 2 years, one party may rely on its claim as a defence or for the purpose of set-off against a claim asserted by the other party. The period of 2 years can be extended on one or more times by a declaration in writing to the claimant by the person against which a claim is made.

GENERAL LEGISLATION**ITALIAN NAVIGATION CODE** ARTICLES 419 TO 467**LIMITS OF LIABILITY**

ARTICLE 423 ITALIAN NAVIGATION CODE	TOTAL OR PARTIAL LOSS	€ 103,29 per loading unit
	DAMAGE	€ 103,29 per loading unit
	DELAY	no limit of liability is applicable

DECLARATION OF VALUE

ARTICLE 423 ITALIAN NAVIGATION CODE	The declaration of value of the goods preceding their loading constitutes prima facie evidence of their actual value, but the carrier may give evidence to the contrary
--	---

FRAUD OR GROSS NEGLIGENCE COMMITTED BY THE CARRIER, HIS SERVANTS OR HIS INDEPENDENT CONTRACTORS EMPLOYED IN THE PERFORMANCE OF THE CARRIAGE (JUDGMENT OF THE CONSTITUTIONAL COURT N. 199 DATED 20 MAY 2005)

No limit of liability is applicable in favour of the carrier → compensation of the full value of the lost or damaged goods

DEADLINE FOR THE FORMULATION OF WRITTEN RESERVATION

ARTICLE 435 ITALIAN NAVIGATION CODE	APPARENT DAMAGE	The formulation of reservations in writing shall have to be made at the same time of the goods delivery, except where the damage is jointly ascertained in the presence of both parties - otherwise → prima facie evidence that the cargo has been delivered in good condition and in accordance with the bill of lading
	NOT APPARENT / HIDDEN DAMAGE	The formulation of reservations in writing shall have to be made within 3 days from the goods delivery, except where the damage is jointly ascertained in the presence of both parties - otherwise → prima facie evidence that the cargo has been delivered in good condition and in accordance with the bill of lading
	DAMAGE BY DELAY	Case not ruled by Italian Navigation Code

TIME BAR

ARTICLE 438 ITALIAN NAVIGATION CODE	Carriage within Europe and/or the Mediterranean Sea: 6 months from the goods delivery or, in case of total loss of the cargo, from the date on which it ought to have arrived or, in the carriage on a general ships, from the date on which the carrier confirms the loss of the cargo or after 7 days from the date on which it ought to have arrived
	Carriage out of Europe and/or the Mediterranean Sea: 1 year from the goods delivery or, in case of total loss of the cargo, from the date on which it ought to have arrived or, in the carriage on a general ships, from the date on which the carrier confirms the loss of the cargo or after 7 days from the date on which it ought to have arrived

GENERAL LEGISLATION

CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD (CMR) SIGNED IN GINEVRA ON THE 19 OF MAY 1956

PROTOCOL TO CMR CONVENTION SIGNED IN GINEVRA ON THE 5 OF JULY 1978

SCOPE OF APPLICATION	<p>This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a Contracting country</p> <p>According to Italian case law, the CMR Convention is applicable only if the transport document issued expressly refers to this Convention</p>
ITALIAN CIVIL CODE	ARTICLES 1683 TO 1702 (WHEN CMR CONVENTION IS NOT APPLICABLE)

LIMITS OF LIABILITY

ARTICLES 23 AND 27 C.M.R.	TOTAL OR PARTIAL LOSS	<p>8,33 DSP per kilogram of gross weight lost</p> <p>+ refund in full of the carriage charges, customs duties and other expenses incurred for the transport or pro rata in the event of partial loss</p>
ARTICLE 1696 ITALIAN CIVIL CODE		<p>Interest at 5% per annum from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted</p>
ARTICLE 25 AND 27 C.M.R.	DAMAGE	<p>8,33 DSP per kilogram of gross weight damaged</p> <p>+ refund pro rata of the carriage charges, customs duties and other expenses incurred for the transport</p>
ARTICLE 1696 ITALIAN CIVIL CODE		<p>Interest at 5% per annum from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted</p>
ARTICLE 23 AND 27 C.M.R.	DELAY	<p>Maximum compensation not exceeding the carriage charges</p> <p>Interest at 5% per annum from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted</p> <p>No limit provided by Italian Civil Code</p>

The fact that goods have not been delivered within thirty days from the expiry of the agreed dead-line, or, if there is no agreed dead-line, within sixty days from the time when the carrier took over the goods, shall be conclusive evidence of the loss of the goods, and the person entitled to make a claim may thereupon treat them as lost.

DECLARATION OF VALUE OR DECLARATION OF SPECIAL INTEREST IN DELIVERY

ARTICLE 24 C.M.R.	<p>In the event of declaration of value in the transport document, against payment of a surcharge, the amount of the declared value shall replace the limit of liability provided for article 23 CMR in the case of loss of cargo</p> <p>+ Interest at 5% per annum from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted</p>
ARTICLE 26 C.M.R.	<p>In case of declaration of a special interest in delivery in the transport document, against payment of a surcharge, the amount of the declared value shall replace the limit of liability provided for articles 23, 24 e 25 CMR in the case of loss or damage to cargo or of delay</p> <p>Interest at 5% per annum from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted</p>

FRAUD OR GROSS NEGLIGENCE COMMITTED BY THE CARRIER, HIS SERVANTS OR HIS INDEPENDENT CONTRACTORS EMPLOYED IN THE PERFORMANCE OF THE CARRIAGE

ARTICLE 29 C.M.R.	<p>No limit of liability is applicable in favour of the carrier → compensation of full value of the goods</p> <p>+ Interest at 5% per annum from the date on which the complaint was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted</p>
--------------------------	--

TERMINE PER LA FORMULAZIONE DI RISERVE SCRITTE

ARTICLE 30 C.M.R.	APPARENT DAMAGE	The formulation of reservations in writing shall have to be made on delivery of goods - otherwise → prima facie evidence that the cargo has been delivered in good condition and in accordance with the transport document
	NOT APPARENT / HIDDEN DAMAGE	The formulation of reservations in writing shall have to be made within 7 days from the goods delivery (excluding Sundays and public holidays) - otherwise → prima facie evidence that the cargo has been delivered in good condition and in accordance with the transport document
	DAMAGE BY DELAY	The formulation of reservation in writing shall have to be made within 21 days from the date on which the cargo has been placed at disposal of consignee - otherwise → forfeiture

PRESCRIZIONE

ARTICLE 32 C.M.R.	<p>Claims arising out of the international road carriage contract are time barred in one year</p> <p>In case of ascertained carrier's fraud or gross negligence the rights are time barred in 3 years.</p> <p>Time bar starts to run:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in the case of partial loss, damage or delay in delivery, from the date of delivery; • in the case of total loss, from the thirtieth day after the expiry of the agreed time-limit or where there is no agreed time-limit from the sixtieth day from the date on which the goods were taken over by the carrier; • in all other cases, on the expiry of a period of three months after the making of the contract of carriage.
--------------------------	--

GENERAL LEGISLATION

ITALIAN CIVIL CODE | ARTICLES 1683 TO 1702

LIMITS OF LIABILITY

ARTICLE 1696 ITALIAN CIVIL CODE	TOTAL OR PARTIAL LOSS	1,00 €	per kilogram of gross weight short
	DAMAGE		per kilogram of gross weight damaged
DELAY		No limit of liability	

DECLARATION OF VALUE

Case not ruled by Italian Civil Code

FRAUD OR GROSS NEGLIGENCE COMMITTED BY THE CARRIER, HIS SERVANTS OR HIS INDEPENDENT CONTRACTORS EMPLOYED IN THE PERFORMANCE OF THE CARRIAGE

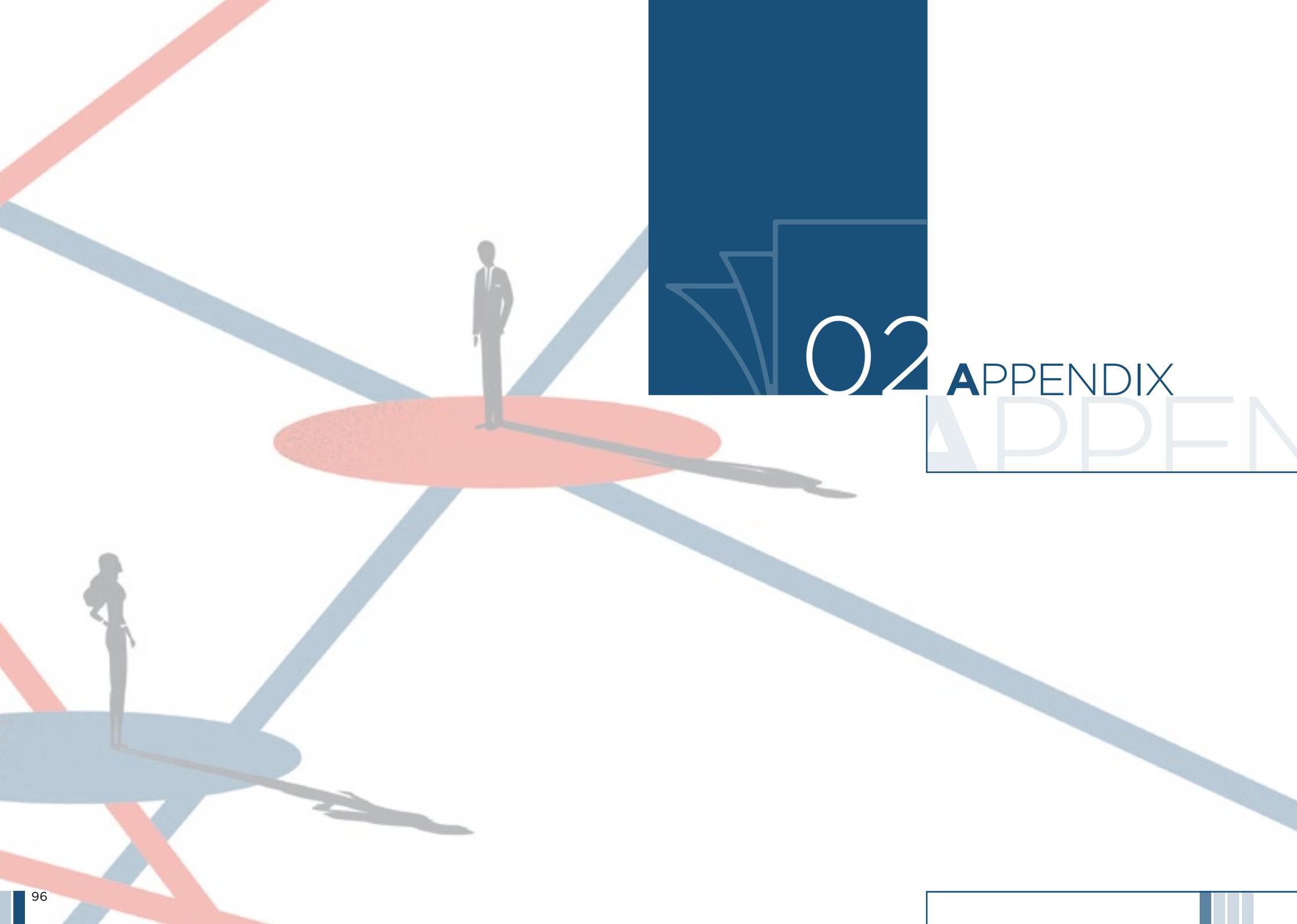
**ARTICLE 1696
ITALIAN CIVIL CODE** | No limit of liability is applicable in favour of the carrier → compensation of the full value of the lost or damaged goods

DEADLINE FOR THE FORMULATION OF WRITTEN RESERVATION

ARTICLE 1698 ITALIAN CIVIL CODE	APPARENT DAMAGE	The formulation of reservations in writing shall have to be made at the same time of the goods delivery - otherwise: extinction of the action against the carrier.
	NOT APPARENT / HIDDEN DAMAGE	The formulation of reservations in writing shall have to be made within 8 days from the goods delivery - otherwise: extinction of the action against the carrier.
	DAMAGE BY DELAY	No deadline

PRESCRIZIONE

**ARTICLE 2951
ITALIAN CIVIL CODE** | All claims arising out of the road carriage contract are time barred in one year



APPENDIX

APPEN

THE REFORM OF THE CIVIL CODE PROVISIONS AFFECTING THE CONTRACTS OF FREIGHT FORWARDING AND MULTIMODAL TRANSPORT

Law no. 233 of 29 December 2021 converting Decree-Law no. 152/2021 which implements the PNRR, recently enacted by our Parliament, contains, among other regulations, a reform of the Civil Code provisions concerning both the freight forwarding contract and the limitation of carriers' liability for loss of or damage to transported goods, as well as the lien that may be exercised by carriers, freight forwarders and agents.

This reform action promoted by FEDESPEDI (the National Federation of International Freight Forwarding Companies) was made possible thanks to the study and commitment of its Legal Advisory Body and the joint work carried out together with CONFETRA (the Italian General Confederation of Transport and Logistics). The latter, at institutional level, had already led to the approval of a reform proposal at the CNEL, within the framework of three legislative proposals for the simplification of the regulations of the Italian logistics system put forward by CONFETRA itself.

For a long time, in fact, the international forwarding field has been feeling the need of a substantial reform of the Civil Code in these matters, in order to adapt the law system, the wording of which still dated back to the promulgation in 1942 of the Civil Code, to the significant evolution that, in operational and commercial practice, has characterised the figure of the freight forwarder in recent decades, also following the appearance of multimodal transport and also the development of logistics activities.

The legislator has therefore definitively approved the reform of both Section III of Chapter IX of Title III of Book IV of the Civil Code (Articles 1737 et seq.) which governs the freight forwarding contract and further provisions of the code which supplement the provisions of this contract (Articles 1696 and 2761).

An analysis of the text of the Code as reformed allows us to make some preliminary considerations:

Art. 1696 - Limits of compensation for loss of or damage to the carried goods

Any prejudice ensuing from the loss of or damage to the carried goods, shall be assessed by making reference to the current price of the same in the place and at the time of redelivery.

Compensation payable by the carrier shall not exceed 1 Euro per each kilogramme of gross weight of lost or damaged goods, in case of national **road** carriage, and [=or] the amount referred to in Article 23, paragraph 3, of the Convention **on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, with Protocol, signed in Geneva on 19 May 1956**, ratified pursuant to Act no. 1621 of 6 December 1960, in case of international **road** carriage, **or the limits set by international conventions or national laws applicable to carriage by air, sea, river and rail, subject to the conditions set therein for the carrier's liability to arise.**

If carriage is performed by using several carrier means differing in nature from one another and the stage of transportation where damage occurred cannot be identified, the compensation payable by the carrier shall in no event exceed 1 Euro per each kilogramme of gross weight of lost or damaged goods, in case of national carriage, and [=or] 3 Euro per each kilogramme of gross weight of lost or damaged goods, in case of international carriage.

The provisions laid down in paragraphs 1, 2 and 3 above, cannot be departed from in favour of the carrier except when and as provided by applicable special legislation and international conventions.

The carrier cannot invoke limitation of liability hereunder if evidence is provided that the loss of or damage to the goods was caused by fraud or gross negligence of the carrier or any of the carrier's employees and authorised agents or any other individual or entity of whom the carrier availed himself to effect carriage, where such individuals or entities acted in pursuance of their duties.

Actually, the most far-reaching reforming intervention appears to be the one that has affected Article 1696 of the Civil Code itself and that was aimed at correcting some uncertainties in respect of the rules about the limitation of carrier liability following the reform implemented by Legislative Decree no. 286 of 21 November 2005.

First of all, the legislator has specified, in the second paragraph of this article, that the limits of compensation originally provided for therein [i.e. 1 euro per kilo of gross weight of the goods lost or damaged and the amount (8.33 SDR) referred to in art. 23. 3 of the CMR Convention] apply only to national or international **inland transport**, whereas air, sea, inland waterway and rail transport are subject to the limits laid down in the international conventions or in the national laws applicable in the specific cases and provided that the conditions for the carrier's liability are met.

Moreover - and this is certainly the most important innovation, but also the one which will give rise to the greatest problems in its application - the third paragraph further provides that, in the event of **multimodal** (defined as "*carriage performed by means of several carriers of different kinds*") and where it is not possible to assess at what stage of the carriage the damage occurred, the compensation payable by the carrier shall in no case exceed respectively 1 Euro in national carriage, or 3 Euro in international carriage, per each kilogram of gross weight of the

goods lost or damaged. It should be noted that under the old text of this provision, in the latter case, i.e. if it could not be ascertained at which stage of an international carriage the damage occurred, our jurisprudence would certainly have applied the much higher limit of 8.33 SDR.

It goes without saying that if, on the other hand, it is possible to establish at which stage of the carriage the damage occurred, the preceding second paragraph will then be applicable. Therefore, such second paragraph will not be considered applicable only to “single-mode” transport.

Everyone can see, then, how the solution adopted here by our legislator has the merit of resolving, by means of a compromise solution and hopefully definitively, the contrast between the two different stances opposing our jurisprudence about the liability regime in multimodal transport, namely between the applicability of the *uniform liability system* (see, for example, Court of Cassation, 14 February 2005 no. 2898) or the *network liability system*: the latter stance is in turn divided between the theory that would apply the regulations envisaged for the prevailing route (*the prevailing theory*) or to each individual route (see Tribunal of Genoa 12 March 1992), and that specific to the particular type of transport undertaken (*the combination theory*) (see Court of Cassation, 6 June 2006 no. 13253).

The problem arises, however, as to the coordination between Article 1696, as amended by this reform, and Article 18 of the Montreal Convention 1999 for the unification of certain rules relating to international carriage by air.

Now, as mentioned above, paragraph 1 of Article 1696, for the purpose of determining the amount of compensation due by the carrier, expressly refers for international carriage to “*the limits provided for by international conventions or by national laws applicable to air, sea, inland waterway and railway carriage, provided that the conditions laid down therein for the arising of the carrier’s liability are met*”.

For its part, Art. 18(4) of the Montreal Convention 1999 provides the following possibilities:

- (i) if it is proved that the damage occurred in a land carriage (most frequently) preceding or following the carriage by air, then the limit of the carrier’s liability will be calculated according to:
 - Art. 1696 of the Civil Code - i.e. €1 per kg if the carriage is domestic, or
 - CMR - i.e. 8.33 SDR per kg in the case of international carriage.
- (ii) if, on the other hand, evidence is given that the damage occurred in air carriage, the limit (22 SDR per kg) of the said Montreal Convention of 1999 shall apply without fail;
- (iii) if, on the other hand, no “contrary evidence” is adduced, and it is therefore not known where the damage may have occurred, the presumption referred to in Art. 18(4) above shall apply, and the damage shall be deemed to have arisen out of an event which took place in the course of the carriage by air, as a consequence of which the limits provided for in the Montreal Convention 1999 shall then be applicable.

Starting from the principle that, in our legal system, the provisions of international conventions, such as the Montreal Convention of 1999, prevails over domestic legislation, such as the civil code, in such cases, it would seem that the limit of 3 euros per kg provided by article 1696, paragraph 2, of the civil code, is unlikely to be applied in cases of international air transport in which it is not possible to ascertain in which stage of the transport the damage occurred.

A further problem of coordination between national legislation and uniform international regulations might occur in the not rare cases where the freight forwarder acting as a carrier issues his own transport documents (House Bill of Lading, FIATA Bill of Lading, etc.) which contain clauses referring to the applicability of an international convention (e.g. the Hague and Visby Rules or the Hamburg Rules) or a foreign law (e.g. the US COGSA).

Art. 1737 - (Notion)

The freight forwarding contract is a mandate whereby the freight forwarder undertakes the obligation to conclude, in his own name and for the account of the principal, **or, if he has authority to represent the principal, in the name and on behalf of the latter, one or several contracts of carriage with one or several carriers** and to accomplish the ancillary operations.

The new wording of Art. 1737 of the Civil Code expressly contemplates the option for the principal to grant the freight forwarder a specific **power of representation**. In such a case, the freight forwarder may also act “in the name and on behalf” of the principal.

Up to now, conversely, our legislation provided that, in principle, the freight forwarder could only assume the traditional role of a mere **agent without representation**. In this event, since the agent acts for the account of the principal, but in his own name, the contractual relationship is established exclusively between the agent and the third party, while the principal remains formally extraneous to that relationship. Therefore, in the case of a mandate without representation, there is no relationship between the principal and the third party, and the agent is directly committed to the latter, even if the contract involves principal’s exclusive interests and the other party is not unaware of the existence of the latter (Court of Cassation, 9 July 2001 no. 9289).

On the contrary, under the combined provisions of articles 1704 and 1388 of the Civil Code, if the freight forwarder concludes a contract not only for the account of **but also in the name and on behalf of his principal**, this contract “*is effective directly toward the represented party*” (i.e. it binds directly the principal).

This is undoubtedly a far-reaching innovation which will affect the relations not only of the freight forwarder with his principal but, above all, of the freight forwarder with third party subcontractors entrusted with the transport by the latter.

In the first place, it should be noted that the possible granting of powers of representation to the freight forwarder may solve the debated and never definitively resolved problem of the principal’s title to directly enforce against the liable carrier(s) its right to claim compensation for damages in the event of loss of or damage to the transported goods or their late redelivery to destination.

In this respect, para. (2) of Art. 1705 of the Civil Code provides that “*Third parties have no relationship with the principal. However, the principal may, by substituting itself for the agent, exercise the rights of credit arising from the performance of the mandate, unless this may prejudice the rights attributed to the agent by the provisions of the articles below*”.

Now, according to the prevailing opinion of our jurisprudence to date, the provision of article 1705, paragraph 2, of the Italian Civil Code, would not apply in the case of a claim for damages pursued by the principal against the third party, on the assumption that the aforementioned provision, precisely because of its exceptional nature and by virtue of the clear wording of the expression “*credit rights arising from the exercise of the mandate*”, is limited to principal’s title to exercise only the agent’s credit rights arising from the performance of the mandate, with the exclusion of the possibility of bringing contractual actions against the third party, in particular, termination due to breach of contract and compensation for damages (Court of Cassation, 8 June 2007 no. 13375; Cass. S.U. 8 October 2008 no. 24772).

On the other hand, in the hypothesis now expressly provided for in the code whereby the freight forwarder, if expressly granted the powers, may act as an agent with representation, i.e. “*in the name and on behalf*” of his principal, the latter may certainly take his place for the purpose of directly enforcing the right to damages compensation against the liable carrier(s).

Furthermore, if it is the freight forwarder himself who, in his capacity as agent with representation, intends to bring actions for damages compensation against the liable party(ies), it will of course be necessary for him to act expressly in that capacity, i.e. using the name of his principal (*contemplatio domini*).

If it also intends to bring court proceedings “in the name and on behalf” of its principal, it must be expressly granted specific powers in the power of attorney, including powers to act before courts (Court of Cassation, 2 August 2018 no. 20432; Court of Cassation, 3 January 2017 no. 43). A power of attorney limited to the granting of powers of a contractual nature, i.e. aimed solely at the conclusion of contracts and their performance, etc., is therefore not sufficient.

As regards the form of the power of attorney, Art. 1392 of the Civil Code provides that “*The power of attorney shall have no effect unless it is conferred in the form prescribed for the contract to be concluded by the agent*”. In principle, a contract of carriage is not required to be in writing either for its validity (*ad substantiam*) or for its proof (*ad probationem*). Exceptions to this rule, however, are contracts for the chartering of ships and contracts of carriage by sea which, pursuant to Articles 385 and 420 of the Code of Navigation respectively, must be proved in writing.

Consequently, unless the two hypotheses apply, the granting of powers of representation may, in theory, also take place orally.

However, it is advisable, not only in the case of bestowal of powers to act before courts, that the freight forwarder obtains from his principal a power of attorney in writing authorising him to act “in the name and on behalf” of the latter. More so since, pursuant to Art. 1393 of the Civil Code, “*a third party who contracts with the agent may always require the agent to justify its powers and, if the agency is in writing, to give it a copy signed by it*”.

It should also be considered that the above faculty granted to the freight forwarder to act as agent with representation seems to apply only to the so-called “*mere freight forwarder*”, while the so-called “*freight forwarder-carrier*” is excluded (art. 1741 of the Civil Code). In the latter case, in fact, the contract between the forwarder and his principal might be annulled by the latter pursuant to Articles 1394 and 1395 of the Civil Code, since it could be considered a “*contract with himself*”, unless of course “*the principal has expressly authorised it or the content of the contract is determined in such a way as to exclude the possibility of a conflict of interests*”.

As regards the relationship with third party subcontractors who are entrusted with the carriage of goods in the interest of the principal, the granting of representative powers to the freight forwarder implies that, again under the combined provisions of Articles 1704 and 1388 of the Civil Code, if the freight forwarder enters into a contract not only for the account of but also in the name of his principal (thus doing a *contemplatio domini*), such third parties will be entitled to sue only the principal in order to enforce their rights under the contract.

The lack of title to sue the freight forwarder in the circumstance is also of undoubted relevance from a practical commercial point of view, not only with regard to the identification of the party who is actually liable to pay the freight and/or the charges for ancillary operations, but above all of the party who is required to meet the many payment requests brought by the maritime carriers, such as, for example, demurrage or detention costs or port storages accrued for the containers stopovers during the transports.

Moreover, even if the occurrence is at present much less “critical” than in maritime traffics, the same clear advantage for the freight forwarder could be envisaged regarding all those additional costs which may also arise in air, land, or rail transports.

Lastly, the further specification that a single freight forwarding contract may also cover the conclusion of several transport contracts with different carriers is certainly appropriate for the purpose of bringing the provisions of the Code more into line with operational and commercial practice.

Art. 1739 – (The freight forwarder’s obligations)

In performing the mandate, the freight forwarder shall comply with the principal’s instructions. The freight forwarder has no obligation to have the forwarded goods insured, unless expressly so requested by the principal.

About the legislative intervention on Article 1739 of the Italian Civil Code, the first two subsections of Article 1739 have been subject to certain appropriate amendments.

In particular, in the first paragraph, such amendments entailed, on the one hand, that the term “*committente*” (customer) has been replaced by “*mandante*” (principal) and, on the other hand, the provision, as regards the choice of the route, means and methods of transport of the goods, that the freight forwarder has the sole obligation to comply with the instructions of the principal, whilst the provision that, in the absence of instructions, the freight forwarder ought to operate “according to the best interests of the principal” has been deleted.

In para. (2), then, as to the freight forwarder’s obligation to insure the goods “on behalf” of his principal, the reform entailed the replacement of the term “*unless otherwise ordered*”, which could be ambiguous, with the clearer term “*unless expressly requested by the principal*”, as well as the deletion of the reference to “*contrary customs*”. Consequently, the freight forwarder is obliged to insure the goods “on behalf” of his principal only if the latter gives him specific instructions to that effect.

In any event, it should be noted the appropriate repeal of the third subparagraph of the original text, which, by providing that “*premiums, rebates and tariff advantages obtained by the forwarder shall be credited to the principal, unless otherwise agreed*”, had in the past given rise to several problems of interpretation in our case law.

Indeed, there was a risk that this provision, which imposes on the freight forwarder a general obligation to acknowledge in favour of the principal the discounts obtained by his contractors (carriers, other subcontractors and/or suppliers), would be interpreted in a too extensive way.

In this sense, our jurisprudence had in fact stated that “*the rule contained in the last paragraph of article 1739 of the Civil Code, according to which premiums, rebates and tariff advantages obtained by the freight forwarder must be credited to the principal, unless otherwise agreed, does not allow the freight forwarder to draw any economic advantage from the contract other than those consisting in the remuneration and fees expressly provided for by article 1740 of the Civil Code. It follows that, unlike what is provided for by the general rule contained in article 1713 of the Civil Code, on the subject of a mandate, it is not possible to investigate the “cause” for which the premium, the rebate or the advantage of the tariff was received by the forwarder, but the fact of its receipt is sufficient for the obligation to credit it to the principal to arise*” (Court of Cassation 26 November 1977 no. 5157).

In addition, there was also the risk that, in the case of insurance for damage to goods concluded by the freight forwarder “on behalf” of its principal, if the freight forwarder charged the latter a higher fee than the insurance premium he had paid to the insurance company, he could be considered acting as a “co-insurer”.

Art. 1741. – (The freight forwarder acting as carrier)

The freight forwarder who undertakes the performance of all or part of the transport using his own or any third party’s means, shall have the same obligations and rights as the carrier. **In the event of loss of or damage to the forwarded goods, Article 1696 shall apply.**

Similarly, the incorporation of a further paragraph made by the legislator to article 1741 of the Civil Code looks appropriate. In particular, the text now reformed expressly refers, in the event of loss of or damage to the goods transported, to the limits of carrier’s liability set out in article 1696 of the Civil Code (to which reference should be made here).

As a matter of law, the express reference to said article 1696 of the Italian Civil Code definitively resolves the doubts raised by a minority of legal doctrine in respect of the applicability of such limits of liability to a freight forwarder acting as a carrier who is not registered in the national register of road hauliers: applicability, however, which had also been confirmed by our case law (Court of Brescia 20 February 2006).

It should be noted that, on the contrary, under the special legislation previously in force, as per article 1 of law no. 450 of 22 August 1985, the road haulier claiming, by way of derogation from article 1696 of the civil code, to avail himself of the benefit of the limitation of liability for damages set out therein, had the burden of proving that he was registered in the national register of road hauliers and that he had obtained the authorisation prescribed for the exercise of this activity (see, for example, Court of Cassation, 10 January 2003 no. 204).

Art. 2761 – Credits held by carriers, freight forwarders, agents, depositories and sequestrators

Credits depending on the carriage and freight-forwarding contract and credits for any tax expenditure advanced by the carrier or by the freight forwarder, shall have priority against the carried or forwarded goods as long as the latter remain with the same. **Such rights of priority may also be exercised against any carried or forwarded goods other than those for which the credit arose, provided that such transports or shipments fall into the performance of one and the same contract for periodic or continuing services.**

Credits deriving from performance of the mandate, shall have priority against the principal’s items that are held by the agent in pursuance of the mandate. Credits deriving from deposit or sequestration in favour of the depository or sequestrator, shall likewise have priority against the goods held by the same as a result of the deposit or sequestration. The above rights of priority are subject to Article 2756, paragraphs 2 and 3.

If the agent has paid customs duties on behalf of the principal, such credit has priority as per Article 2752.

As concerns the amendments made by the legislator to Article 2761 of the Civil Code, it must first of all be pointed out that the special lien (and the corresponding right of retention) resulting from the claims arising from the mere freight forwarding contract may now be exercised also on the shipped goods (and therefore not only “*on the principal’s items which the agent holds for the performance of the mandate*”). In the past, conversely, our jurisprudence had held that the exercise of the right of retention on the transported goods should be limited only to the freight forwarder acting as a carrier (Court of Cassation 28 June 2005 no. 13905), whilst the mere freight forwarder would have been able to enforce it, for instance, on the transport documents or other documents held by him, on the sums collected on behalf of his principal, etc. (C.C. No. 13905).

Moreover, confirming a consolidated stance in our jurisprudence (see, for example, the above-mentioned Court of Cassation, 28 June 2005 no. 13905 and the more recent Court of Cassation, 10 May 2012 no. 7152), our legislator has also specified that this lien may be exercised, not only for claims arising from the contract being under performance, but also “*also on goods subject to transport or freight forwarding other than those for which the claim arose, provided that such transport or freight forwarding fall into the performance of a single contract for periodic or continuative services*”.

In any event, it remains excluded the possibility of exercising the right of retention with respect to the payment of sums relating to previous and/or different relationships, so-called “spot” contracts, i.e. those that do not fall into a continuative contractual relationship or one involving periodic services. In addition, a decision of the Court of Milan (see Tribunal of Milan, Section XI, 22 October 2012) also excluded the existence of a single contractual relationship between the parties, pursuant to which the right of retention can be legally exercised, where the freight forwarder has agreed with his principal a mere “*tariff list*”, aimed exclusively at quantifying the prices and fees applicable to future transports to be performed.

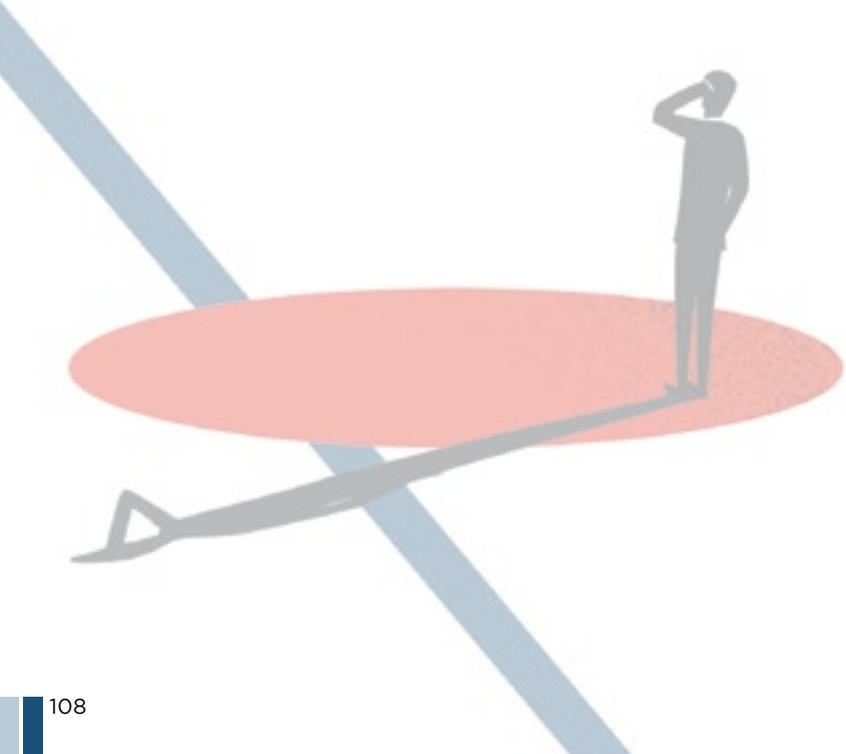
Lastly, the legislator's further choice seems likewise opportune: by adding a new fifth paragraph to this provision, it has established that if the freight forwarder has paid the customs duties on behalf of his principal, his claim can benefit of the priority right referred to in Article 2752 of the Civil Code, i.e. the general priority right provided in favour of the State for claims related to direct taxes, value added tax and local authority taxes. Therefore, in the event of his principal being declared bankrupt or of the latter's involvement into other insolvency proceedings, the freight forwarder will now be entitled to have his claims admitted in that range in the relevant bankruptcy or insolvency proceedings. In the past, conversely, the freight forwarder would have been able to invoke the special lien deriving from the original wording of this provision only if the goods which were the subject of the customs duties advanced by him were still in his possession or, although they had already been delivered to the principal, were still identifiable in their individuality.



03

GLOSSARY

GLOSSARY



AGENCY

The contract of agency is an agreement by which a party (the principal) authorizes the other party (the agent) to act on his behalf in legal or business matters. The agency can be with representation or without representation.

In the first case, the agent acts both in the name and on behalf of the principal. In the second case, the agent acts in its own name and on behalf of the principal.

APPARENT DAMAGE / NOT APPARENT - HIDDEN DAMAGE

The apparent damage, contrary to the not apparent/hidden damage, is immediately recognizable and perceptible with normal diligence at the time when the carrier delivers the goods. While the apparent damage must be immediately reported in writing to the carrier (usually by way of writing a specific reservation on the transport document), when the damage is not apparent (i.e. hidden damage), the law allows a longer deadline which varies according to the laws and/or International Conventions governing the specific transport.

CARRIAGE (CONTRACT OF)

The contract of carriage is an agreement by which one party (the carrier) undertakes, against the payment of a charge, to transfer persons or goods from one place to another.

CARRIER

The carrier is the person or the company that undertakes, against the payment of a charge, to transfer persons or things from one place to another with its own or third-parties' means of transport.

CLIENT - PRINCIPAL

The principal is the person or the company that appoints the agent as freight forwarder and in whose interest the freight forwarder concludes with the carrier the contract of carriage.

CONTRACTING CARRIER

The contracting carrier is the person or the company that enters into the contract of carriage with the sender (or with a different entity acting on behalf of the sender) issuing its own transport document or that is anyway party to the contract of carriage, on the basis of which he/it carries out or undertakes to carry out the transport of the goods and is responsible for any breach or negligent performance of such transport.

DAMAGE OF GOODS

Damage means deterioration of the carried goods. Basically, an alteration of their exterior or interior quality which determines a decrease of their value.

DELAY

In principle, delay is considered a compensable damage only when the parties have previously agreed a peremptory fixed date for the redelivery of the goods at destination and the carrier has not met such deadline. In the absence of any peremptory fixed date for goods redelivery at destination, the carrier may be held liable for damages only if the delay may be considered unreasonable and unjustified compared to the usual duration of the voyage.

DECLARATION OF VALUE

In principle, the sender would be allowed to make the declaration of value by indicating in the transport document the actual value of the goods handed to the carrier. The carrier will then be prevented from availing himself of the limits of liability in the event of loss or damage of the goods and therefore it shall have to indemnify the entire loss suffered by the cargo interest. However, in allowing the sender to make the declaration of value, the carrier would always require the payment of an extra-charge, which often results rather expensive. In practice, many carriers do not accept senders' declaration of value in their transport documents. The declaration of value is generally used in the sea and air carriages.

FRAUD

The definition of fraud in the Italian legislation is given by article 43 of the Criminal Code. In particular, a human conduct can be considered as fraud when the harmful event is expected and desired by the agent. When it is possible to evidence that the damage is caused by the fraud of the carrier or attributable to his servants, his employees or his independent contractors, the carrier loses the right to limit his liability.

FREIGHT FORWARDER

The freight forwarder is the agent that undertakes the obligation to conclude with a carrier a contract of carriage in its own name but on behalf of the principal and to perform ancillary operations. The ancillary operations, in principle, include custom clearance and other administrative activities, custody of the goods prior to their delivery to the carrier, the preparation of documents necessary for the transport, packaging and all other activities necessary and useful in relation to the carriage. However, the freight forwarder will have no obligation to arrange the insurance cover of the carried goods, unless it has received specific instructions from the principal.

FREIGHT FORWARDER-CARRIER

The freight forwarder-carrier is the freight forwarder that personally assumes the performance of the carriage, in whole or in part, by its own or third-parties' means of transport. In such case, the freight forwarder-carrier has the rights and the obligations / duties of the carrier.

FORCE MAJEURE

Force majeure events, of both natural and human character, are those events that are totally unpredictable and unavoidable and that may occur during the transport. They must be not attributable to the negligence of the carrier or of his servants, employees or independent contractors. The carrier will not be liable for damage directly attributable to force majeure events.

GROSS NEGLIGENCE

Gross negligence corresponds to a conduct that, even if unintentionally, is totally abnormal and inadequate and in clear violation of basic standards of care and diligent execution of a transport. Obviously, the diligence is to be considered and evaluated case by case and keeping in mind the characteristics of the particular transport during which the loss or damage to the goods occurs. When it is proved that the damage has occurred due to a gross negligence of the carrier or of his servants, his employees or his independent contractors, the carrier is not entitled to limit his liability.

LIMIT OF LIABILITY IN FAVOUR OF THE CARRIER

The limit of liability is the maximum compensation amount that the carrier may be held liable to pay in the event of his failure to fulfill the carriage obligations, especially in case of loss or damage to the goods or in case of delay in goods delivery. The liability limits may vary depending on the kind of carriage and on the applicable legislation (international Conventions or national laws). The liability limit is usually calculated on the basis of the gross weight of the goods lost and/or damaged. Generally, the carrier cannot rely on a liability limit when the loss or damage are a consequence of the fraud or gross negligence on his own part, his servants, his employees or his independent contractors. Similarly, the carrier cannot avail himself of any limitation of his liability if a declaration of value or a declaration of special interest in delivery is indicated in the transport document, upon customer's request and against payment of an extra-charge.

LOSS OF GOODS

A loss occurs whenever the goods are lost by the carrier during the transport. The loss can be total or partial. For example, total or partial loss may include goods destruction, loss, theft, robbery, wrong routing or wrong delivery at destination which makes it impossible to ask for their return.

MALA ELECTIO

Mala electio means the negligent selection of an inadequate or unreliable carrier made by the freight-forwarder. When a mala election is proved than the freight-forwarder may be held responsible for any act and/or any fact intentionally or negligently attributable to the carrier.

MULTIMODAL TRANSPORT OR COMBINED TRANSPORT

Multimodal or combined transport is, in principle, a carriage of cargo performed with more and different means of transport (sea, road, air, rail) combined with each other. Intermodal means a multimodal transport which is entirely performed with a single container (i.e. without "intermediate reloading").

PERFORMING CARRIER

The actual performing carrier is the person or the company different from the contracting carrier that, under an agreement with the contracting carrier, materially performs, wholly or partially, the transport.

RECEIVER - CONSIGNEE

The receiver is the person or the company to whom the goods are destined. In the sea and air carriage the receiver is also called consignee.

RESERVATION

It consists in a written complaint/protest by which the person or the company that receive transported goods advises the carrier about the existence of defects (for examples, broken or tampered package, holed container, lacking or with broken or falsified seals, etc.) or of a loss or damage to the same goods occurred during the carriage, or even a delayed redelivery of them. In principle, the defect, the loss or the damage which are apparent must be immediately reported in writing on the transport document.

SENDER - SHIPPER

The sender is the person or the company that hands to the carrier the goods to be transported so that the carrier can transfer them from one place to another. In the sea and air carriage the sender is also called shipper.

SPECIAL DRAWING RIGHT (SDR)

The Special Drawing Right is the unit of account created by the International Monetary Fund (IMF) and its value is based on a basket of international currencies reviewed by IMF. It is a peculiar virtual currency that was created in order to replace gold in international transactions. On the light of its stability over time, the Special Drawing Right has been adopted by almost all the international Conventions as reference unit for the determination of the limit of liability of the carrier.

TIME BAR (PRESCRIZIONE)

Time bar has the effect of extinguishing a right if the entitled party fails to exercise it within the period of time prescribed by the law. Under Italian law, time-bar can be interrupted alternatively 1) by instituting a suit before courts or by commencing arbitration proceedings (or by starting mediation proceedings); 2) when the damaged party has addressed a written letter of demand (by registered mail or legal certified e-mail) claiming the payment of damages to the responsible party; 3) when the responsible party has admitted and acknowledged his liability to the damaged party. In all these cases the period of time bar starts again for a new time-bar period.

TIME LIMIT (DECADENZA)

Time limit has the effect of preventing the entitled party from exercising a right if he does not comply with a specific activity or does not execute a specific deed within the peremptory period of time prescribed by the law or by the parties in a contract. Its function consists in limiting the periods of uncertainty in legal matters. To stop the time limit it is necessary to execute the specific deed prescribed by the law or by the contract. In particular, in maritime or air transports, the applicable international Conventions provide that time limits must be interrupted only by instituting a suit before courts or by commencing arbitration proceedings (or by starting mediation proceedings). Time limit can also be stopped by the acknowledgment of liability from the responsible party. The period of time limit may also be subject to an extension either upon the agreement of both parties or upon a unilateral deed of the responsible party.

TRANSPORT DOCUMENT

The transport document has, in general, a function either of receipt for the goods taken over by the carrier and of proof of the contract of carriage. In international road transports, it consists in an international consignment note (CMR), while in national road transports it usually consists in a DDT ("documento di trasporto"). In air transports, it consists in an Airwaybill. In rail transports, it consists in the railway transport document. In maritime transports, in addition to all aforementioned functions, the bill of lading, when issued "to the order" (negotiable), can also be considered a document giving a title on the goods.



04

TABLES

TABLE F



	GENERAL LEGISLATION	LIMITS OF LIABILITY			DECLARATION OF INTEREST IN DELIVERY	FRAUD OR GROSS NEGLIGENCE OF CARRIER AND/OR HIS SERVANTS	DEADLINE FOR WRITTEN RESERVATION FOR DAMAGE			TIME-BAR / TIME LIMIT
		LOSS	DAMAGE	DELAY			APPARENT	NOT APPARENT/HIDDEN	DELAY	
INTERNATIONAL	<p>Articles 1737 et seqq. Italian Civil Code</p> <p>Articles 1678 et seqq. Italian Civil Code</p> <p>International Convention</p>	<p>International carriages by road</p> <ul style="list-style-type: none"> • 8,33 SDR per kilogram of gross weight lost or damaged in accordance with the Geneva Convention of 19 May 1956 - CMR <p>International carriages by air, sea, river and railway</p> <ul style="list-style-type: none"> • limits of liability as provided for by the specific International Conventions or by the national laws applicable to the carriage in question <p>Multimodal international carriages</p> <ul style="list-style-type: none"> • limits of liability as provided for by the specific International Conventions or by the national laws applicable to the carriage in question, where it is possible to ascertain in which stage of the carriage the loss or damage occurred • 3 € per kilogram of gross weight lost, where it is NOT possible to ascertain in which stage of the carriage the loss or damage occurred 	<p>possible limits provided for by the International Convention applicable according to the transport document issued or if expressly agreed upon; otherwise no limit of liability according to Italian Civil Code</p>	<p>possible measure of compensation provided for by the International Convention applicable according to the transport document issued or cases not ruled by Italian Civil Code</p>	<p>ARTICLE 1696</p> <p>no limit of liability</p>	<p>ARTICLE 1698</p> <p>deadline provided by the International Convention applicable according to the transport document issued or at the same time of the goods delivery</p>	<p>ARTICLE 1698</p> <p>deadline provided by the International Convention applicable according to the transport document issued or within 8 days from the goods delivery</p>	<p>deadline provided by the International Convention applicable according to the transport document issued or deadline not ruled by Italian Civil Code</p>	<p>ARTICLE 2951</p> <p>period of time-bar or time limit provided by the International Convention applicable according to the transport document issued or 1 year time bar if the carriage begins or ends in Europe or 18 months if out of Europe</p>	
NATIONAL	<p>Articles 1737 et seqq. Italian Civil Code</p> <p>Articles 1678 et seqq. Italian Civil Code</p>	<p>ARTICLE 1696</p> <p>1 € per kilogram of gross weight</p>	<p>no limit of liability applicable</p>	<p>cases not ruled by Italian Civil Code</p>	<p>ARTICLE 1696</p> <p>no limit of liability applicable</p>	<p>ARTICLE 1698</p> <p>at the same time of the goods delivery ↓ otherwise, if the freight has been settled, extinction of the action against the freight forwarder-carrier, except in case of fraud or gross negligence</p>	<p>ARTICLE 1698</p> <p>within 8 days from the goods delivery ↓ otherwise, if the freight has been settled, extinction of the action against the freight forwarder-carrier, except in case of fraud or gross negligence</p>	<p>cases not ruled by Italian Civil Code</p>	<p>ARTICLE 2951</p> <p>1 year if the carriage begins or ends in Europe</p> <p>18 months if out of Europe</p>	

	GENERAL LEGISLATION	LIMITS OF LIABILITY			DECLARATION OF INTEREST IN DELIVERY	FRAUD OR GROSS NEGLIGENCE OF CARRIER AND/OR HIS SERVANTS	DEADLINE FOR WRITTEN RESERVATION FOR DAMAGE			TIME LIMIT
		LOSS	DAMAGE	DELAY			APPARENT	NOT APPARENT/HIDDEN	DELAY	
INTERNATIONAL	Montreal Convention 1999	ARTICLE 22 22 SDR per kilogram			ARTICLE 22 compensation of the declared sum	ARTICLE 22 22 SDR per kilogram	ARTICLE 31 at the same time of the goods delivery			ARTICLE 35 2 years
NATIONAL	Navigation Code Articles 950 and 954						In absence of RESERVATIONS prima facie evidence of the good condition of the cargo			
							within 14 days from the goods delivery	within 21 days from the date on which the cargo is placed at disposal		
							forfeiture	forfeiture		

Table 3 / RAIL CARRIAGE

	GENERAL LEGISLATION	LIMITS OF LIABILITY			DECLARATION OF INTEREST IN DELIVERY	FRAUD OR GROSS NEGLIGENCE OF CARRIER AND/OR HIS SERVANTS	DEADLINE FOR WRITTEN RESERVATION FOR DAMAGE			TIME-BAR
		LOSS	DAMAGE	DELAY			APPARENT	NOT APPARENT/HIDDEN	DELAY	
INTERNATIONAL	COTIF Convention 1980 and COTIF Protocol (CIM) 1999	ARTICLE 30 17 SDR per kilogram of gross weight	ARTICLE 32 17 SDR per kilogram of gross weight	ARTICLE 33 4 times the freight amount	ARTICLES 34 AND 35 compensation of the declared sum	ARTICLE 36 no limit of liability	ARTICLE 47 before the acceptance of the goods otherwise extinction of the action against the carrier	ARTICLE 47 within 7 days from the acceptance of the goods otherwise extinction of the action against the carrier	ARTICLE 47 within 60 days from the acceptance of the goods otherwise extinction of the action against the carrier	ARTICLE 48 1 year 2 years in case of fraud or gross negligence
NATIONAL	CGCTM TRENITALIA 2015	17 SDR per kilogram of gross weight (article 43 CGCTM 2015 and article 30 COTIF - CIM 1999)	17 SDR per kilogram of gross weight (article 43 CGCTM 2015 and article 32 COTIF - CIM 1999)	4 times the freight amount (article 43 CGCTM 2015 and article 33 COTIF - CIM 1999)	compensation of the declared sum article 43 CGCTM 2015 and articles 34 and 35 COTIF - CIM 1999)	no limit of liability (article 43 CGCTM 2015 and article 36 COTIF - CIM 1999)	before the acceptance of the goods otherwise extinction of the action against the carrier (article 1 CGCTM 2015 and article 47 COTIF - CIM 1999)	within 7 days from the acceptance of the goods otherwise extinction of the action against the carrier (article 1 CGCTM 2015 and article 47 COTIF - CIM 1999)	within 60 days from the acceptance of the goods otherwise extinction of the action against the carrier (article 1 CGCTM 2015 and article 47 COTIF - CIM 1999)	1 year (article 2951 Italian Civil Code)

	GENERAL LEGISLATION	LIMITS OF LIABILITY			DECLARATION OF INTEREST IN DELIVERY	FRAUD OR GROSS NEGLIGENCE OF CARRIER AND/OR HIS SERVANTS	DEADLINE FOR WRITTEN RESERVATION FOR DAMAGE			TIME LIMIT
		LOSS	DAMAGE	DELAY			APPARENT	NOT APPARENT/HIDDEN	DELAY	
INTERNATIONAL	Hague Rules	* 100 £ per package or unit (article IV. 5)	* 100 £ per package or unit (article IV. 5)	no limit of liability is applicable	compensation of the declared sum (article IV. 5)	cases not ruled by this Convention	at the same time of the goods delivery otherwise prima facie evidence of the good condition of the cargo (article III. 6)	within 3 days from the goods delivery otherwise prima facie evidence of the good condition of the cargo (article III. 6)	cases not ruled by this Convention	1 year (article III. 6)
NATIONAL	Hague-Visby Rules	* 666,67 SDR per package or unit or 2 SDR per kilogram of gross weight - whichever is the higher (article IV. 5)		no limit of liability is applicable	compensation of the declared sum (article IV. 5)	no limit of liability (article IV. 5)	at the same time of the goods delivery otherwise prima facie evidence of the good condition of the cargo (article III. 6)	within 3 days from the goods delivery otherwise prima facie evidence of the good condition of the cargo (article III. 6)	cases not ruled by this Convention	1 year (except in case of written time extension) + 3 months for actions against performing carriers (article III. 6bis)

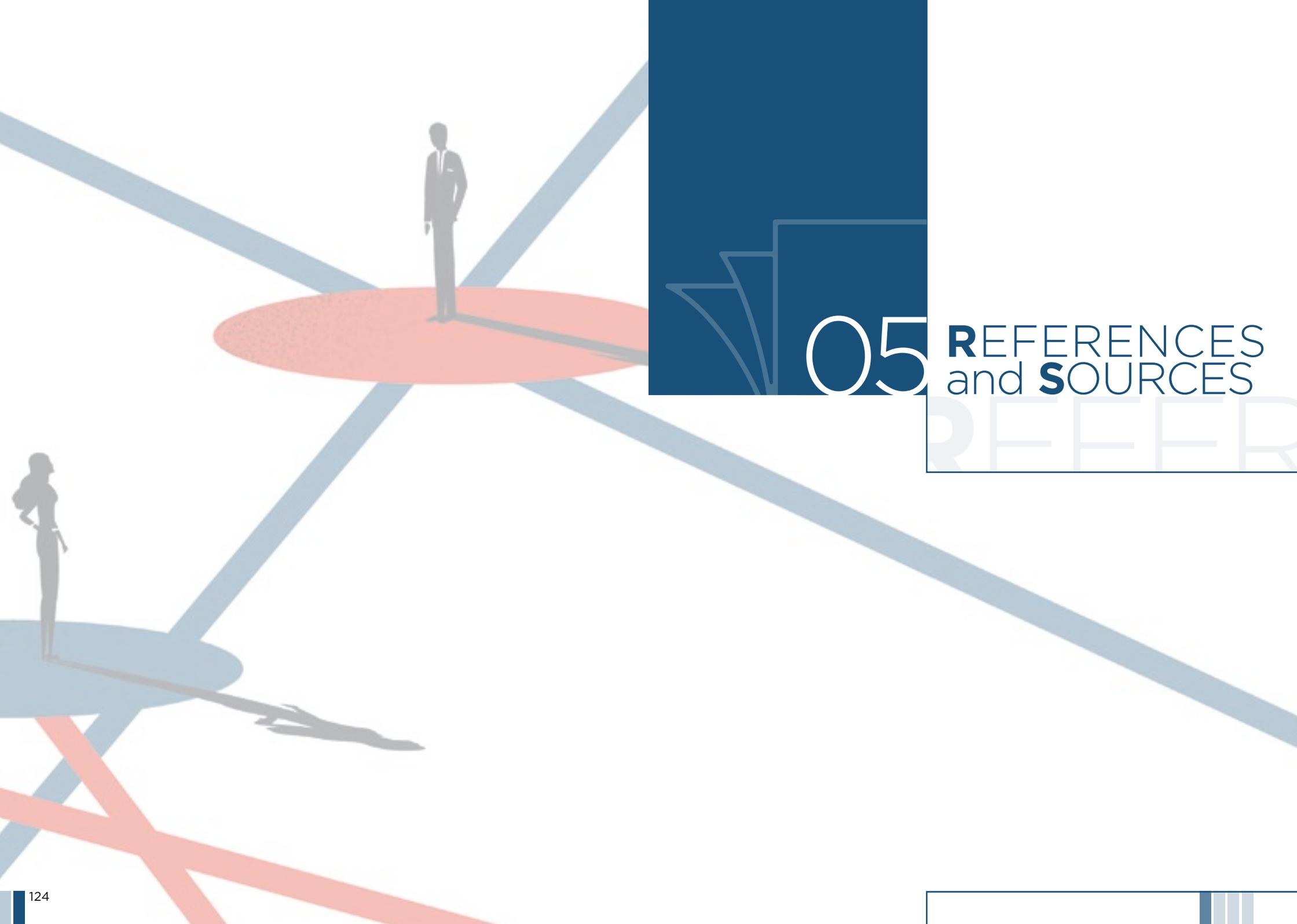
Table 4 / SEA CARRIAGE 2/3

	GENERAL LEGISLATION	LIMITS OF LIABILITY			DECLARATION OF INTEREST IN DELIVERY	FRAUD OR GROSS NEGLIGENCE OF CARRIER AND/OR HIS SERVANTS	DEADLINE FOR WRITTEN RESERVATION FOR DAMAGE			TIME LIMIT
		LOSS	DAMAGE	DELAY			APPARENT	NOT APPARENT/HIDDEN	DELAY	
INTERNATIONAL	Hamburg Rules	* 835 SDR per package or 2,5 SDR per kilogram - whichever is the higher (article 6)	* 835 SDR per package or 2,5 SDR per kilogram - whichever is the higher (article 6)	2,5 times the freight payable for the goods delayed (article 6)	compensation within the limit agreed by the parties of the contract (article 6)	no limit of liability (article 8)	within 1 working day from the goods delivery ↓ otherwise prima facie evidence of the good condition of the cargo (article 19)	within 15 consecutive days from the goods delivery ↓ otherwise prima facie evidence of the good condition of the cargo (article 19)	within 60 consecutive days from the goods delivery ↓ otherwise forfeiture (article 19)	2 years (except in case of written time extension) + 3 months for actions against performing carriers (article 20)
NATIONAL	COGSA USA	US\$ 500,00 per package or unit (article 1304.5)		no limit of liability is applicable	compensation of the declared sum (article 1304.5)	cases not ruled by this Convention	before or at the same time of the goods delivery ↓ otherwise prima facie evidence of the good condition of the cargo (article 1303.6)	within 3 days from the goods delivery ↓ otherwise, prima facie evidence of the good condition of the cargo (article 1303.6)	cases not ruled by this Convention (article 1303.6)	1 year (article 1303.6)

	GENERAL LEGISLATION	LIMITS OF LIABILITY			DECLARATION OF INTEREST IN DELIVERY	FRAUD OR GROSS NEGLIGENCE OF CARRIER AND/OR HIS SERVANTS	DEADLINE FOR WRITTEN RESERVATION FOR DAMAGE			TIME LIMIT
		LOSS	DAMAGE	DELAY			APPARENT	NOT APPARENT/HIDDEN	DELAY	
INTERNATIONAL	Rotterdam Rules	875 SDR per package or 3 SDR per kilogram of gross weight lost - whichever is the higher (article 39)	2,5 times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the limit of article 59 for total loss of the goods (article 60)	no limits if the value of the goods is declared in the bill of lading or when a higher amount has been agreed upon the parties (art 59)	no limit of liability (article 61)	before or at the same time of the goods delivery ↓ otherwise prima facie evidence of the good condition of the cargo (article 23)	within 7 days from the goods delivery ↓ otherwise, prima facie evidence of the good condition of the cargo (article 23)	within 21 consecutive days from the goods delivery ↓ otherwise forfeiture (article 23)	2 years, extendible (articles 62 and 63)	
NATIONAL	articles 419 to 467 Italian Navigation Code	€ 103,29 per loading unit (article 423 Italian Navigation Code)	no limit of liability is applicable	compensation of the declared sum (article 423 Italian Navigation Code)	no limit of liability (Judgment of Italian Constitutional Court. n. 199/2005)	at the same time of the goods delivery ↓ otherwise prima facie evidence of the good condition of the cargo (article 435 Italian Nav. Code)	within 3 days from the goods delivery ↓ otherwise prima facie evidence of the good condition of the cargo (article 435 Italian Nav. Code)	cases not ruled by Italian Navigation Code	TIME-BAR 6 months if the carriage within Europe and/or Mediterranean Sea 1 year if out of Europe and/or Mediterranean Sea (article 438 Italian Nav. Code)	

Table 5 / ROAD CARRIAGE

	GENERAL LEGISLATION	LIMITS OF LIABILITY			DECLARATION OF INTEREST IN DELIVERY	FRAUD OR GROSS NEGLIGENCE OF CARRIER AND/OR HIS SERVANTS	DEADLINE FOR WRITTEN RESERVATION FOR DAMAGE			TIME-BAR
		LOSS	DAMAGE	DELAY			APPARENT	NOT APPARENT/HIDDEN	DELAY	
INTERNATIONAL	C.M.R. Convention	ARTICLE 23 8,33 SDR per kg. of gross weight + pro rata of the carriage charges, customs duties and other expenses incurred for the transport	ARTICLE 25 8,33 SDR per kg. of gross weight + pro rata refund of the carriage charges, customs duties and other expenses incurred for the transport	ARTICLE 24 maximum compensation not exceeding the carriage charges	ARTICLE 24 full value of the lost or damaged goods	ARTICLE 29 no limit of liability	at the same time of the goods delivery ↓ otherwise prima facie evidence of the good condition of the cargo (article 30)	within 7 days (+ public holidays) from the goods delivery ↓ otherwise prima facie evidence of the good condition of the cargo (article 30)	ARTICLE 30 within 21 days from the date on which the cargo is placed at disposal ↓ otherwise forfeiture	1 year ↓ in case of fraud or gross negligence 3 years (article 32)
		+ interest at 5% per annum (article 27)								
NATIONAL	Italian Civil Code Article 1683 to article 1702	ARTICLE 1696 1 € per kilogram of gross weight		cases not ruled by Italian Civil Code	cases not ruled by Italian Civil Code	ARTICLE 1696 no limit of liability (article 1696)	at the same time of the goods delivery otherwise extinction of the action against the carrier (article 1698)	within 8 days from the goods delivery otherwise extinction of the action against the carrier (article 1698)	cases not ruled by Italian Civil Code	ARTICLE 2951 1 year



05 REFERENCES
and SOURCES

REFER

References and Sources

ITALIAN CIVIL CODE ROYAL DECREE 16 MARCH 1942, NO. 262

NORMATTIVA

<http://www.normattiva.it/ricerca/semplice>

CODE OF NAVIGATION ROYAL DECREE 30 MARCH 1942, NO. 327

NORMATTIVA

<http://www.normattiva.it/ricerca/semplice>

AIR CARRIAGE

MONTREAL CONVENTION DATED 28 MAY 1999

ENAC

www.enac.gov.it/La_Normativa/Normativa_internazionale

EUR-LEX [Nr. CELEX: 22001A0718(01)]

<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=it>

RAIL CARRIAGE

GENERAL CONDITIONS OF CONTRACT FOR THE CARRIAGE OF GOODS FOR TRENITALIA 2015 (CGCTM) THAT RECALLS THE COTIF CONVENTION 1980 AND THE COTIF PROTOCOL (CIM) 1999

http://www.cargo.trenitalia.it/cms-file/allegati/cargo/CGCTM_dal_01072015.pdf

COTIF CONVENTION 1980 AND PROTOCOL COTIF (CIM) 1999

OTIF

http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/03_CR/03_CR_24_NOT/COTIF_1999_01_12_2010_e.pdf

SEA CARRIAGE

BRUSSELS CONVENTION 1924 (HAGUE RULES)

<http://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-04/hague-rules.xml>

BRUSSELS CONVENTION 1924 AS MODIFIED BY THE PROTOCOLS DATED 23 FEBRUARY 1968 AND 21 DECEMBER 1979 (HAGUE-VISBY RULES)

http://www.jus.uio.no/lm/sea_carriage_hague_visby_rules_1968/doc.html

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/sdrprotocol1979.html>

HAMBURG CONVENTION 1978 (HAMBURG RULES)

UNCITRAL

http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html

SEA CARRIAGE

COGSA (USA) 1936

<http://www.cargolaw.com/cogsa.html>

ROTTERDAM CONVENTION 2009 (ROTTERDAM RULES)

UNCITRAL

http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html

ROAD CARRIAGE

C.M.R. CONVENTION DATED GENEVA 19 MAY 1956

PROTOCOL TO THE C.M.R. CONVENTION DATED GENEVA 5 JULY 1978

UNECE

<http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html> [c] Private Law]

Si ringraziano i componenti del **Legal Advisory Body Fedespedi**:

Fabio Cadeddu - Contra S.p.A., **Marco Cè** - SCHENKER ITALIANA S.p.a., **Cincotta Gianmarco** - Cincotta Feederferry., **Angelo Colombo** - Zaninoni IFA S.p.A., **Elena Disegni** - ALLTRANS S.r.l., **Carlo Facchini** - OLYMPIA DI NAVIGAZIONE S.r.l., **Carlotta Fontana** - DHL Global Business Service S.p.A., **Letizia Pilonetto** - ITALSEMPIONE S.p.a., **Antonio Romano** - Italmondo S.p.A., **Matteo Rossi** - Sigmatrans International S.p.A., **Marco Rossini** - DSV S.p.A., **Ciro Spinelli** - DEUTSCHE POST DHL GROUP ITALY, **Tino Volpe** - New Transport Milan S.r.l. - **Silvia Baragona** - APSACI Torino, **Giampaolo Botta** - SPEDIPORTO Genova, **Andrea Cappa** - ALSEA Milano, **Matteo Gabba** - SPEDIMAR Livorno, **Alessandra Saolini** - ALAS - Confetra Regionale Lazio, **Azzurra Scasso** - SPEDIPORTO Genova.

Si ringrazia Stefano Brambilla **Segretario del Legal Advisory Body Fedespedi**

Della collana “**I QUADERNI DI FEDESPEDI**” sono state realizzate le seguenti pubblicazioni:

IL REGIME DELLE RESPONSABILITÀ NEI TRASPORTI E NELLE SPEDIZIONI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI

(2017) - Sezione Legale, Studio Legale Righetti

LA RAPPRESENTANZA DOGANALE E IL MANDATO

(2017) - Sezione Doganale, C-Trade

LA NUOVA NORMA ISO 9001:2015 E LE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

(2018) - Sezione Formazione, G. Comparelli

LE NUOVE FRONTIERE DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONE: E-COMMERCE, AMBIENTE, LAVORO

(2018) - Atti del convegno del 18 aprile 2018

SALUTE E SICUREZZA IN AZIENDA: ADEMPIMENTI E FORMAZIONE

(2018) - Sezione Formazione, E. Cossu

RAPPRESENTANZA FISCALE E DEPOSITI IVA

(2019) - Sezione Fiscale, Studio Pirola Pennuto Zei & Associati

WELFARE AZIENDALE TRA RESPONSABILITÀ E POTENZIALITÀ

(2019) - Atti del convegno dell'8 ottobre 2019

DEMURRAGE, DETENTION E PORT STORAGE

(2020) - Sezione Legale, Studio Legale Righetti

CONSORTIA BLOCK EXEMPTION REGULATION (BER)

(2020) - Sezione Marittima, Centro Studi Fedespedi

DOGANA E COMMERCIO INTERNAZIONALE

(2020) - Sezione Doganale, Atti del convegno digitale del 17 novembre 2020

LA QUALITÀ DEI MAGAZZINI DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

(2021) - Centro sulla Logistica e il Supply Chain Management LIUC Business School

ORIGINE DELLE MERCI

(2021) - Sezione Doganale, a cura di Sara Armella

APPALTO E RESPONSABILITÀ SOLIDALE

(2022) - Sezione Legale Fedespedi