

21/04/2020

## **"Forza maggiore" e contratti di trasporto, che fare?**

Le interruzioni causate dall'epidemia di Covid-19 e le relative restrizioni governative influenzano anche le attività di trasporto, incluso il trasporto internazionale di merci su strada, disciplinato dalla Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (in breve "CMR").

L'art. 17 della CMR afferma che il vettore è responsabile per eventuali ritardi nella consegna, perdite o danni alla merce che si verificano tra il momento in cui riceve la merce e il momento della riconsegna. Il mittente, in tal caso, deve solo provare a) l'esistenza del contratto di trasporto; b) un danno dovuto alla perdita o al ritardo nella riconsegna.

La definizione di "ritardo" è contenuta nell'art. 19 della CMR e si verifica "quando la merce non è stata riconsegnata entro il termine convenuto o, se non è stato convenuto un termine, quando la durata effettiva del trasporto superi il tempo accordato ragionevolmente a un vettore diligente, tenuto conto delle circostanze e, in particolare nel caso di carico parziale, del tempo richiesto per formare un carico completo in condizioni normali".

L'art. 17 della Convenzione CMR individua anche i casi in cui è esclusa la responsabilità del vettore, distinguibili in "rischi generici" (art. 17.2) e "rischi nominati" (art. 17.4). I rischi nominati non sono rilevanti ai fini della presente disamina. Al contrario, potrà trovare applicazione l'art. 17.2, il quale prevede che "Il

vettore è esonerato da tale responsabilità se la perdita, l'avaria o il ritardo sono dovuti [...] a circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze egli non poteva ovviare".

**Ne deriva che il vettore potrebbe andare esente da responsabilità per i ritardi causati da restrizioni legate all'epidemia di Covid-19, purché l'evento sia inevitabile e le sue conseguenze non possano essere prevenute.** Lo standard stabilito dall'art. 17.2 della CMR per l'esonero da responsabilità del vettore non corrisponde esattamente a quello previsto in generale per tutti i contratti dall'art. 1218 del codice civile, il quale richiede che l'evento abbia i distinti caratteri di "straordinarietà" e "imprevedibilità".

Tuttavia, si potrebbe sostenere che, al di là della capacità del vettore di evitare e prevenire l'evento, quest'ultimo dovrà comunque essere straordinario e imprevedibile, dal momento che un evento che è ordinario e prevedibile potrebbe normalmente essere evitato e le sue conseguenze prevenute.

Secondo una diversa linea di ragionamento, si potrebbe sostenere che le restrizioni da Covid-19, anche se non rientrano nell'ambito dell'esonero previsto dall'art. 17.2 della CMR, possono essere considerate come "circostanze" che influenzano la durata del trasporto e pertanto devono essere prese in considerazione al fine di stabilire se vi sia stato o meno un "ritardo" ai sensi dell'art. 19 della CMR.

Un'altra disposizione da tenere in considerazione è quella indicata dall'articolo 14 della CMR, il quale afferma che "Se, per motivo qualunque, l'esecuzione del contratto alle condizioni previste nella lettera di vettura è o diventa impossibile prima dell'arrivo della merce nel luogo previsto per la riconsegna, il vettore deve chiedere istruzioni alla persona cui spetta il diritto di disporre della merce".

**A cura dello Studio Legale Mordiglia**