

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE
Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza, Università di Roma
I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI
ANNO XXXIII - N. 2-3

DIRITTO DEI TRASPORTI 2020



ISSN 1123-5802

CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. III, 5 MARZO 2019 N. 6316

Pres. VIVALDI - Rel. FIECONI
Uniqa Sachversicherung AG (avv. A.M. Pesce)
c. *Moldtrans SA*

Trasporto di cose - Trasporto stradale internazionale - Convenzione CMR - Applicabilità.



RIASSUNTO DEI FATTI — La Fercam s.p.a. affidò alla Moldtrans s.a. il trasporto stradale di merci dalla Spagna (Barcellona) all'Italia. Durante una sosta non custodita in una piazzola autostradale nei pressi di Casoria il vettore subì il furto di diversi colli di calzature. La Fercam ottenne il risarcimento del danno dalla sua assicuratrice Uniqa Sachversicherung AG, la quale, surrogatasi nel diritto della sua assicurata, convenne in giudizio la Moldtrans. La Corte di appello di Trento con sentenza 14 novembre 2015 n. 184 ha dichiarato prescritto *ex art. 2951 c. civ.* il diritto della Uniqa Sachversicherung di agire in surroga nei confronti della Moldtrans, considerando non applicabile alla fattispecie la Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR).

In tema di trasporto internazionale di merci su strada la normativa dettata dalla Convenzione di Ginevra 19 maggio 1956 (resa esecutiva con la legge 6 dicembre 1960 n. 1621) è da considerarsi lex specialis e, in quanto tale, è applicabile solo in quanto le parti contraenti abbiano manifestato la loro volontà di sottoporsi a tale disciplina, sia attraverso l'inserimento nella lettera di vettura dell'indicazione che il trasporto è assoggettato al regime di cui alla predetta Convenzione (articolo 6, paragrafo I, lettera k), sia — in mancanza della lettera di vettura — attraverso specifica pattuizione che può essere adottata anche verbalmente, sempre che se ne fornisca adeguata prova, essendo normativa speciale ⁽¹⁾.

MOTIVI DELLA DECISIONE — 2. Con il secondo motivo la ricorrente denuncia *ex art. 360 c.p.c.*, comma 1, n. 3 violazione di legge in rela-

⁽¹⁾ V. la nota di G. Marchiafava, a p. 701.

zione all'art. 1 e art. 6.1, lett. K in relazione agli artt. 4 e 41 della Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 (resa esecutiva con la legge 6 dicembre 1960 n. 1621), per non avere la Corte territoriale considerato applicabile detta Convenzione già solo per il fatto che costituisce una normativa vigente sottoscritta da entrambi i paesi di riferimento, non dovendosi condizionare l'applicazione di una convenzione internazionale, e dei principi in essa espressi, a un recepimento pattizio, lasciato alla volontà dei contraenti.

2.1. Il motivo è infondato.

2.2. La Corte d'appello si è uniformata al principio, più volte affermato dalla giurisprudenza di questa Corte, da cui questa Corte non intende discostarsi, secondo il quale in tema di trasporto internazionale di merci su strada, la normativa dettata dalla convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 (resa esecutiva con la legge 6 dicembre 1960 n. 1621) è da considerarsi quale *lex specialis* e, in quanto tale, è applicabile solo in quanto le parti contraenti abbiano manifestato la loro volontà di sottoporsi a tale disciplina, sia attraverso l'inserimento nella lettera di vettura dell'indicazione che il trasporto è assoggettato al regime di cui alla predetta convenzione (art. 6, par. L, lett. K), sia — in mancanza della lettera di vettura — attraverso specifica pattuizione, che può essere adottata anche verbalmente, sempre che se ne fornisca adeguata prova, essendo normativa speciale (v. Cass. sentenza n. 3983/1975; Cass. SU 1034/1978; Cass. sentenza n. 10/1982; Cass. Civ. Sez. 3, 2 ottobre 2003 n. 14680; IDEM, 27 maggio 2005 n. 11282; IDEM, 24 maggio 2010 n. 15729; Sez. 3, Sentenza n. 7201 del 2015).

2.3. Sul punto non rileva che la normativa in questione, nell'art. 4, affermi che «il contratto di trasporto è stabilito dalla lettera di vettura. La mancanza, l'irregolarità o la perdita della lettera di vettura non pregiudica l'esistenza né la validità del contratto di trasporto, che rimane sottoposto alle disposizioni della presente Convenzione», perché in ogni caso occorre che si provi la volontà delle parti di assoggettare il contratto di trasporto a tale disciplina speciale.

2.4. L'art. 41, comma 1 della Convenzione, inoltre, dispone che «con riserva delle disposizioni dell'art. 40, è nullo e improduttivo di effetti qualsiasi patto che, direttamente od indirettamente, deroghi alle disposizioni della presente Convenzione. La nullità di tali patti non comporta la nullità delle altre disposizioni del contratto». In effetti, se è vero che la Convenzione internazionale *de qua* ha lo scopo di creare una regolamentazione comune e uniforme per il trasferi-

mento transnazionale di merci su strada che, evidentemente, è oggettivamente data quando il luogo di ricevimento della merce e il luogo previsto per la consegna siano situati in due paesi diversi che abbiano sottoscritto la Convenzione, ciò non toglie forza all'argomento secondo cui la Convenzione (CMR) debba applicarsi soltanto in virtù di un suo recepimento pattizio nel contratto di trasporto stipulato, e che la sua applicazione è lasciata, pertanto, alla volontà delle parti, trattandosi di una legge speciale che impone una diversa regolamentazione del contratto di trasporto. L'art. 6.1, lett. k), difatti, costituisce una c.d. «*paramount clause*» prevedente che la Convenzione internazionale di diritto privato si applichi nonostante qualsiasi clausola espressa in senso contrario o limitativo della sua applicazione, ma non disciplina affatto le conseguenze della eventuale mancanza di una comune volontà delle parti di assoggettarsi alla Convenzione.

2.5. Pertanto, si dimostrano inconferenti gli argomenti, spesi dalla parte ricorrente, a sostegno della tesi della oggettiva applicabilità della Convenzione; e ciò a prescindere da una espressa volontà delle parti di assoggettarsi alla sua disciplina.

* * *

Sul requisito soggettivo di applicabilità della CMR.

La Corte di cassazione con l'ordinanza in epigrafe ha affrontato di nuovo la questione dell'applicabilità della Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 sul contratto di trasporto internazionale stradale di merci (detta CMR), resa esecutiva in Italia con legge 6 dicembre 1960 n. 1621, nell'ambito di un'azione di risarcimento del danno da perdita delle cose trasportate esercitata nei confronti del vettore da un assicuratore surrogato nei diritti dell'assicurato mittente.

I giudici di legittimità hanno confermato la decisione della Corte di appello di Trento di ritenere la CMR inapplicabile a un trasporto stradale di merci dalla Spagna all'Italia in assenza di espressa volontà delle parti di assoggettare il contratto di trasporto alla Convenzione. I giudici di merito si sono uniformati al costante orientamento della Corte di cassazione di ritenere che la CMR, a prescindere dalla sussistenza dei requisiti oggettivi previsti dall'art. 1 (contratto di trasporto e internazionalità oggettiva), si applica al contratto di trasporto solo se le parti hanno manifestato la volontà in tal senso, sia mediante specifica indicazione nella lettera di vettura prevista dall'art. 6, n. 1, lett. k, CMR che il trasporto è da essa disciplinato nonostan-

te qualsiasi clausola in senso contrario e sia, in mancanza del documento di trasporto, attraverso pattuizioni anche orali tra le stesse parti, dimostrabili con qualsiasi mezzo di prova. La Corte di appello ha così dichiarato prescritto *ex art.* 2951 c. civ. il diritto dell'assicuratore di agire in surroga nei confronti del vettore per ottenere il ristoro dell'indennità corrisposta all'assicurato danneggiato.

La Corte di cassazione con la decisione in commento ha confermato il suo orientamento risalente al 1975 e riaffermato il carattere facoltativo della CMR ⁽¹⁾. La Corte ha ribadito che seppure l'art. 4 CMR preveda che il contratto di trasporto è stabilito dalla lettera di vettura e la sua mancanza, irregolarità o perdita non ne preclude l'esistenza né la validità rimanendo assoggettato alla Convenzione, ai fini dell'operatività della disciplina uniforme è necessaria la prova che le parti abbiano espresso la volontà di applicarla al contratto di trasporto ⁽²⁾. Inoltre, la Corte ha condizionato l'operatività dell'art. 41.1 CMR, che stabilisce la nullità dei patti contrari alla Convenzione, alla recezione contrattuale della stessa normativa uniforme. La necessità di una manifestazione di volontà delle parti per rendere operativa la CMR è stata ricondotta alla sua natura di *lex specialis* che in quanto tale stabilisce una diversa disciplina del contratto di trasporto. Tale ragionamento si fonda sulla funzione dell'indicazione nella lettera di vettura *ex art.* 6, n. 1, lett. *k*, che secondo la Corte in quanto clausola *paramount* stabilisce l'applicazione della CMR malgrado qualsiasi espressa clausola contraria o limitativa, senza prevedere gli effetti giuridici dell'assenza di volontà delle parti contrattuali di assoggettare il trasporto alla Convenzione ⁽³⁾.

La Corte ha quindi ritenuto che la CMR abbia carattere facoltativo e divenga imperativa solo se assieme ai requisiti oggettivi descritti nella sua norma strumentale ricorra come requisito di soggettiva applicabilità la volontà dalle parti di assoggettare il contratto di trasporto al regime stabilito dalla Convenzione.

L'impostazione appare riconducibile a un atteggiamento di cautela assunto dalla Corte rispetto all'applicazione di norme speciali di diritto uniforme, come quelle sulla prescrizione, che per loro carattere di originalità o eccezionalità segnano una netta cesura rispetto a principi generali di diritto interno, soprattutto in tema di responsabilità del vettore. In effetti l'art. 32 CMR prevede la prescrizione estintiva annuale dell'azione di risarcimento

(1) Cass. 28 novembre 1975 n. 3983, in *Foro it.* 1976, I, 2860. Per altre decisioni della Corte di cassazione sull'applicabilità della CMR v. l'ordinanza in epigrafe.

(2) Sull'applicabilità della CMR, v. per tutti: G. SILINGARDI-M. RIGUZZI-E. GRAGNOLI, *Il contratto di trasporto internazionale di merci su strada: trenta anni di dottrina e giurisprudenza sulla C.M.R.*, in *Riv. giur. circ. trasp.* 1989 (Quaderno 11); S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 367 ss.

(3) Cass. 13 dicembre 1979 n. 6510, in *Riv. dir. int. priv. proc.* 1981, 119.

del danno secondo l'impostazione propria del diritto interno, ma introduce un'eccezione, cioè la prescrizione triennale «in caso di dolo o colpa, che, secondo la legge del giudice adito, è equiparata a dolo»; nel caso di perdita totale della merce il termine prescrizione decorre dal trentesimo giorno dopo la scadenza del termine stabilito o dal sessantesimo giorno dalla presa in consegna della merce dal vettore; il reclamo del danneggiato ha efficacia sospensiva e non interruttiva fintantoché non è respinto dal vettore ⁽⁴⁾.

In tale ottica l'equiparazione della CMR a un regime pattizio condizionato nella sua applicabilità al consenso delle parti interessate sembrerebbe avere condotto la Corte di cassazione a ritenere che in presenza di «una diversa regolamentazione del contratto di trasporto», imposta da una *lex specialis* che deroga alla disciplina generale del codice civile, sia necessaria l'espressione della volontà negoziale per applicare le previsioni della Convenzione.

La decisione della Corte di confermare il carattere dispositivo della CMR sulla base di una mera interpretazione letterale del testo dell'art. 6, n. 1, lett. k, è difforme dal costante orientamento della ormai unanime dottrina e della maggior parte della giurisprudenza di merito per il quale la Convenzione, in quanto disciplina speciale di diritto uniforme resa vigente in Italia con ordine di esecuzione contenuto nella l. n. 1960/1621, ha carattere cogente e inderogabile applicandosi *ex proprio vigore* qualora ricorrano ai sensi dell'art. 1 CMR i soli requisiti oggettivi.

L'impostazione dei giudici di legittimità, secondo i sostenitori della «tesi della oggettiva applicabilità» della CMR, sarebbe fondata su un'erronea qualificazione giuridica dell'indicazione contenuta nel documento di trasporto ex art. 6 n. 1, lett. k, che le attribuirebbe valenza di *pactum de lege utenda* ⁽⁵⁾.

La Corte sarebbe stata condizionata in origine da un suo orientamento giurisprudenziale in materia di trasporto marittimo di cose riguardante il testo originario dell'art. 10 della Convenzione di Bruxelles del 1924, che ne limitava l'applicazione ai contratti di trasporto con polizze di carico emesse in uno degli Stati contraenti ⁽⁶⁾. Qualora la polizza di carico fosse stata emessa in uno Stato non aderente, secondo tale orientamento giurisprudenziale le Regole dell'Aja avrebbero assunto valore di legge regolatrice del contratto di trasporto quando le loro previsioni fossero state recepite dall'ordi-

⁽⁴⁾ A. PESCE, *Termini, cessione delle azioni e riserva nei confronti del vettore nella CMR*, nota a Trib. Milano 9 gennaio 1997, in *Resp. civ. prev.* 1997, 772, 773; C. TUO, *Alcune riflessioni sulla portata applicativa della CMR*, in *Riv. dir. int. priv. e proc.* 2004, 193, 199.

⁽⁵⁾ G. SILINGARDI-M. RIGUZZI-E. GRAGNOLI, *cit.*, 23.

⁽⁶⁾ A. PESCE, *Il contratto di trasporto internazionale di merci*, in *I contratti in generale* (diretto da G. Alpa-M. Bessone), II-2, Torino, 1991, 955, 965.

namento nazionale richiamato nella clausola *paramount*, cioè quando la volontà delle parti negoziali fungeva da criterio di collegamento per l'individuazione della *lex contractus* (7). Laddove le Regole dell'Aja fossero state richiamate nella polizza di carico senza alcun riferimento a un ordinamento statale esse avrebbero assunto un mero carattere contrattuale. La Corte di cassazione ha poi ritenuto che in assenza del presupposto di operatività delle Regole previsto dalla norma strumentale la clausola *paramount* non operava come criterio di collegamento anche quando richiamava un ordinamento giuridico statale che aveva recepito le stesse Regole (8). Tale clausola assumeva solo valore di richiamo negoziale. L'orientamento restrittivo dei giudici di legittimità è stato poi superato a seguito dell'entrata in vigore del Protocollo del 1968 che ha sostituito l'originario art. 10 della Convenzione di Bruxelles del 1924, attribuendo sempre alle Regole dell'Aja-Visby richiamate nella polizza di carico il valore di legge applicabile al contratto di trasporto ai sensi dell'art. 10, lett. c, delle stesse Regole (9). La *paramount clause* ha così acquistato il valore di criterio di collegamento.

Sulla base del suddetto orientamento giurisprudenziale la Corte di cassazione avrebbe qualificato l'indicazione della lettera di vettura prevista ex art. 6, n. 1, lett. k, come *paramount clause* destinata a rilevare l'accordo delle parti per applicare la CMR al contratto di trasporto internazionale di merci.

L'impostazione dei giudici di legittimità sul carattere dispositivo della CMR è stata criticata da coloro che in dottrina hanno sostenuto la sua imperatività attribuendo a detta indicazione la funzione tradizionale della clausola *paramount* ossia quella di estendere l'applicazione di una Convenzione a Stati non contraenti e per i quali essa non è entrata in vigore (10). Se le parti contraenti ricorrono a tale clausola per assoggettare il contratto di trasporto alla CMR, altrimenti non applicabile, il suo richiamo ha natura negoziale. La Convenzione non assume il carattere imperativo che avrebbe se si applicasse *ex proprio vigore* ossia come legge applicabile al contratto. La questione dell'applicabilità della CMR dovrebbe allora essere risolta con-

(7) Cass. 24 luglio 1969 n. 2798, in *Riv. dir. nav.* II/1971, 80; Cass. 10 agosto 1988 n. 4905, con nota (adesiva) di G. LALLINI, *Paramount clause: la Cassazione muta orientamento*, e postilla (contraria) di L. TULLIO, in *Dir. trasp.* II/1990, 143, 150 ss. In proposito, v.: L. TULLIO, *La clausola paramount prima dell'entrata in vigore delle Regole di Visby*, nota (critica) a Cass. 28 dicembre 1990 n. 12191, in *Dir. trasp.* III/1992, 853, 854 e 856.

(8) Cass. 28 dicembre 1990 n. 12191, *cit.*, 855 e 856.

(9) S.M. CARBONE, *Contratto di trasporto marittimo di cose*, II ed., Milano, 2010, 7; A. LEFEBVRE D'OVIDIO-G. PESCATORE-L. TULLIO, *Manuale di diritto della navigazione*, XV ed., Milano, 2019, 610.

(10) G. SILINGARDI-M. RIGUZZI-E. GRAGNOLI, *cit.*, 21.

siderando le sue previsioni alla stregua di clausole del contratto di trasporto e in quanto tali incorporate e interpretate ai sensi dell'art. 1363 c. civ. ⁽¹¹⁾. Tali previsioni non hanno forza vincolante maggiore delle altre clausole dovendo considerarsi derogabili e nulle se contrastano con il diritto interno individuato secondo le norme di diritto internazionale privato. Il richiamo della CMR nel contratto di trasporto avrebbe potuto assumere carattere cogente e perciò valore di legge ad esso applicabile soltanto se la norma strumentale che ne definisce l'ambito applicativo avesse contemplato allo stesso modo del citato art. 10, lett. c, delle Regole dell'Aia-Visby il volontario assoggettamento del contratto (con una clausola *paramount*) alla disciplina uniforme ⁽¹²⁾.

La decisione della Corte di cassazione non è condivisa anche da chi ha attribuito al richiamo della CMR nella lettera di vettura la diversa funzione di avvertire le parti interessate che il trasporto è disciplinato da una normativa uniforme che prevede un regime di responsabilità favorevole al vettore e anche di avvertire mediante l'espressione «nonostante qualsiasi clausola negoziale in senso contrario» che si esclude la scelta delle parti negoziali in merito all'applicabilità della CMR al contratto. La lettera di vettura deve contenere l'indicazione che il trasporto è regolato dalla Convenzione e non l'espressa volontà contrattuale di applicarla. Ciò spiegherebbe perché l'art. 7.3 CMR imputa le conseguenze dell'omissione di detta indicazione al vettore ma non anche al mittente ⁽¹³⁾ e perché il citato art. 6, n. 1, lett. k, nulla prevede in merito all'«eventuale mancanza di una comune volontà delle parti di assoggettarsi alla Convenzione».

Altri autori contrari all'orientamento della Corte hanno sostenuto che il richiamo alla CMR nel documento di trasporto potrebbe avere soltanto due funzioni, cioè quella tradizionale di *paramount clause* e quella di avvertenza agli interessati che il trasporto è soggetto alla fonte convenzionale ⁽¹⁴⁾.

Riguardo all'art. 4 CMR la dottrina ha obiettato che se l'irregolarità e l'assenza del documento di trasporto non preclude l'applicazione della Convenzione a maggior ragione la mancata menzione dell'indicazione prevista dall'art. 6, n. 1, lett. k, non determina la sua inoperatività. Rispetto a tale obiezione, la Corte ha sostenuto che la lettera di vettura non ha valore *ad substantiam* e neppure *ad probationem* e perciò la volontà delle parti negoziali di applicare la CMR può essere espressa verbalmente e provata liberamente ⁽¹⁵⁾. In proposito la giurisprudenza di merito critica sull'orientamen-

⁽¹¹⁾ L. TULLIO, *Il contratto di noleggio*, Milano, 2006, 130 ss.

⁽¹²⁾ S. BUSTI, *cit.*, 342, nota 163.

⁽¹³⁾ S. BUSTI, *cit.*, 370 e 371.

⁽¹⁴⁾ A. MESSENT-D.A. GLASS, *CMR: Contract for the International Carriage of Goods by Road*, IV ed., Oxon, 2018, 86.

⁽¹⁵⁾ Cass. 10 aprile 2015 n. 7201.

to della Corte di cassazione ha rilevato che l'art. 4 esclude che la forma scritta sia richiesta *ad substantiam* senza stabilire alcuna condizione all'applicazione della CMR e in particolare la condizione che le parti abbiano manifestato la propria volontà in tale senso nel documento di trasporto. Se la redazione della lettera di vettura non è obbligatoria e la CMR deve essere applicata anche in assenza di un documento di trasporto, l'espresso richiamo nell'indicazione in parola non sarebbe necessario per rendere operativa la Convenzione giacché il documento potrebbe non essere stato scritto⁽¹⁶⁾. Inoltre, se si ritenesse di attribuire carattere cogente e inderogabile alla CMR solo in ragione del suo richiamo negoziale, nonostante sussistano i requisiti oggettivi previsti dalla norma strumentale per la sua applicazione, le parti potrebbero derogare indirettamente alla Convenzione senza nulla stabilire in tale senso. Questa tacita pattuizione sarebbe contraria all'art. 1 e perciò nulla *ex art. 41.1 CMR*.

La previsione di un elemento soggettivo per rendere operativa la Convenzione sarebbe anche contraria alla comune intenzione degli Stati contraenti espressa nel preambolo e cioè di realizzare una uniformità normativa in materia di trasporto internazionale di merci su strada con conseguente riduzione dello spazio di espressione dell'autonomia contrattuale privata. Detta previsione contrasterebbe altresì con il principio della certezza del diritto applicabile. Il carattere facoltativo della CMR consentirebbe soprattutto al «contraente più forte» di aggirare agevolmente le sue previsioni mediante il ricorso alla *lex voluntatis*⁽¹⁷⁾.

Infine, se gli Stati contraenti avessero effettivamente inteso subordinare l'applicabilità della CMR a un richiamo negoziale, la relativa previsione avrebbe dovuto avere una diversa collocazione nel testo delle Convenzione ed essere inserita nella norma strumentale assieme ai requisiti oggettivi piuttosto che in un articolo sul contenuto della lettera di vettura⁽¹⁸⁾.

Gli argomenti dottrinali e giurisprudenziali a fondamento del carattere imperativo e inderogabile della CMR appaiono più persuasivi rispetto a quelli sul suo carattere facoltativo espressi nuovamente dalla Corte nell'ordinanza in epigrafe.

D'altra parte, le norme di una convenzione internazionale divenute norme interne sono *lex specialis*, che deroga e rende inapplicabili le norme dell'ordinamento statale e in particolare quelle di diritto internazionale privato⁽¹⁹⁾. La CMR costituisce quindi una fonte d'integrazione cogente del regolamento contrattuale, ponendosi in antitesi rispetto alla volontà negoziale delle parti.

(16) Trib. Lucca 24 aprile 2013, in *Foro it.* 2013, I, 2282, 2285.

(17) S.M. CARBONE, *cit.*, 13.

(18) S. BUSTI, *cit.*, 304, 373.

(19) Cass. 17 gennaio 1980 n. 383, in *Dir. mar.* 1980, 478, con note di F. BERLINGIERI, G. BOI e M. MARESCA.

L'elemento considerato sintomatico del carattere imperativo della CMR è l'art. 41 che, limitandosi a disporre la nullità delle clausole contrattuali contrarie alle sue previsioni senza prevedere un contenuto alternativo, svolge una funzione conformativa cogente indiretta che restituisce spazio al regime legale di diritto speciale uniforme altrimenti disatteso dall'autonomia privata. La CMR ha invece una limitata funzione conformativa dispositiva solo quando in materia di ripartizione delle obbligazioni risarcitorie tra vettori successivi, di competenza giurisdizionale e di arbitrato prevede che le parti possono derogare alla Convenzione ⁽²⁰⁾.

La questione di accertare se una previsione conformativa abbia natura dispositiva o imperativa, cioè se costituisca fonte integrativa meramente suppletiva o cogente, è risolta sulla base della lettera della medesima previsione. La norma dispositiva quasi sempre si apre con la dizione «salva diversa volontà delle parti» e si chiude definendosi derogabile da loro diverso accordo. La norma imperativa rispetto a quella dispositiva contiene l'espressa dichiarazione di nullità dei patti contrari oppure disciplina le conseguenze della clausola contraria in termini incompatibili con la sua validità. Qualora non sia possibile rilevare il carattere imperativo di una norma da indici testuali perché non si autodefinisce espressamente cogente o non dispone la nullità delle clausole del contratto che la violano, è possibile riferirsi a dati extra-testuali. La CMR essendo corredata da una espressa autoqualificazione d'imperatività contenuta nel testo dell'art. 41 inserito nel Capitolo VII, denominato «Nullità di patti contrari alla Convenzione», dovrebbe essere qualificata *ex se* come norma conformativa cogente senza ricorrere ad altri criteri interpretativi ⁽²¹⁾. Le stesse considerazioni sembrano valere anche per il carattere cogente dell'art. 32 CMR il quale stabilisce che in ragione del criterio di specialità le sue disposizioni su sospensione e interruzione della prescrizione derogano a qualsiasi principio di diritto interno, pur riconoscendo che possano sussistere altre cause interruttive e sospensive previste dalla *lex fori* ⁽²²⁾.

In definitiva la decisione della Corte di cassazione di escludere l'applicabilità della CMR al contratto di trasporto su strada di merci dalla Spagna all'Italia non appare condivisibile giacché fondata sul contestato presupposto del carattere non imperativo della Convenzione. In ragione dell'orientamento fermo dei giudici di legittimità si concorda sull'opportunità di un intervento legislativo per introdurre una norma d'interpretazione autentica dei requisiti di applicabilità della Convenzione o di intervento chiarificatore da

⁽²⁰⁾ Art. 33, 37, 38 e 40 CMR.

⁽²¹⁾ V. ROPPO, *Il contratto*, II ed., Milano, 2011, 472 e 473.

⁽²²⁾ E. FOGLIANI, *Sospensione ed interruzione della prescrizione nel trasporto soggetto alla CMR*, nota a Cass. 7 aprile 2005 n. 7258, in *Dir. trasp.* 2007, 500.

parte della Corte internazionale di giustizia *ex art. 47 CMR*, interventi che appaiono ad oggi gli strumenti più idonei anche in termini temporali rispetto all'istituzione di un'autorità giudiziaria *ad hoc* o del recepimento della stessa Convenzione nel diritto dell'Unione europea ⁽²³⁾.

GIOVANNI MARCHIAFAVA

⁽²³⁾ L. TULLIO, *La CMR, convenzione di diritto difforme*, in *Dir. trasp.* 1990, 125, 126; C. LEGROS, *Modalités de l'interprétation uniforme de la CMR: Quelles difficultés? Quels remèdes?*, in *Rev. dr. unif.* 2016, 426, 427.