



DISEGNO DI LEGGE

**presentato dal Ministro degli affari esteri
e della cooperazione internazionale (TAJANI)
di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (GIORGETTI)
con il Ministro delle imprese e del *made in Italy* (URSO)
e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (SALVINI)**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 MAGGIO 2023

Adesione della Repubblica italiana al Protocollo addizionale alla
Convenzione sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada
(CMR) concernente la lettera di vettura elettronica, fatto a Ginevra il 20
febbraio 2008

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Relazione tecnica	»	6
Analisi tecnico-normativa	»	8
Dichiarazione di esclusione dall'AIR	»	12
Disegno di legge	»	13
Testo del Protocollo in lingua ufficiale e facente fede	»	14
Traduzione non ufficiale in lingua italiana	»	21

ONOREVOLI SENATORI. - Il presente disegno di legge è finalizzato a consentire all'Italia di aderire al Protocollo addizionale alla Convenzione del 19 maggio 1956, relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada, di seguito denominata « CMR » (abbreviazione del titolo francese « *Convention contrat de transport international de marchandises par route* »), adottato a Ginevra il 20 febbraio 2008.

La CMR disciplina vari aspetti legali relativi al trasporto internazionale su strada e, in particolare, regola i rapporti di diritto civile per il trasporto internazionale di merci su strada (per esempio, i diritti e gli obblighi delle parti, la responsabilità del mittente e del vettore). La predetta Convenzione risulta attualmente ratificata da 58 Stati, per la maggior parte europei.

La CMR riguarda le condizioni contrattuali, il documento contrattuale (lettera di vettura), nonché i limiti di responsabilità del vettore in caso di smarrimento totale o parziale della merce trasportata, o in caso di ritardo nella consegna della merce. La convenzione definisce anche il contenuto della lettera di vettura (detta anche « lettera di vettura CMR »), che conferma il contratto di trasporto. La CMR è, quindi, un trattato che contiene obblighi non solo degli Stati ma anche dei privati.

La lettera di vettura cartacea emessa ai sensi della CMR è accettata come prova di un contratto di trasporto tra un mittente e un vettore. È un documento riconosciuto in sede giudiziaria a supporto di pretese relative alla perdita totale o parziale, al danneggiamento o al ritardo nella consegna della merce.

L'Italia ha aderito alla sopra citata Convenzione con legge 6 dicembre 1960, n. 1621 e al Protocollo di modifica della stessa del 5 luglio 1978, con legge 27 aprile 1982, n. 252.

Al momento dell'entrata in vigore della CMR non era previsto che le lettere di vettura potessero essere emesse su un supporto diverso dalla carta. L'evoluzione tecnologica e la diffusione dell'uso delle comunicazioni elettroniche nei trasporti e nel commercio internazionale hanno portato alla stipula di un protocollo addizionale alla Convenzione, affinché fosse consentito l'utilizzo della lettera di vettura in formato elettronico.

Nel febbraio del 2008 è stato firmato il Protocollo addizionale alla Convenzione sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada relativo alla lettera di vettura elettronica, entrato in vigore nel 2011.

Il predetto Protocollo addizionale, finalizzato ad agevolare giuridicamente l'uso delle lettere di vettura elettroniche, non modifica le disposizioni sostanziali della CMR, ma fornisce un quadro giuridico supplementare per la digitalizzazione delle lettere di vettura, integrando la CMR al fine di facilitare la compilazione facoltativa della lettera di vettura attraverso procedure di registrazione e di gestione elettronica di dati.

Attualmente, hanno ratificato o aderito al Protocollo addizionale alla CMR relativo alla lettera di vettura elettronica 30 Stati membri.

L'Italia, in quanto Parte contraente della CMR, soddisfa la condizione prevista nel Protocollo addizionale per aderire allo stesso.

L'introduzione della lettera di vettura internazionale elettronica (« e-CMR »), nel tra-

sporto internazionale di merci su strada renderebbe il sistema più moderno, con il progressivo superamento dei documenti cartacei nell'ottica di uno sviluppo del settore dell'autotrasporto nel processo di digitalizzazione.

L'adesione dell'Italia al Protocollo addizionale alla Convenzione sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada relativo alla lettera di vettura elettronica è, tra l'altro, condizione essenziale per raggiungere uno degli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), quale quello della semplificazione delle procedure logistiche e la digitalizzazione dei documenti.

La predetta adesione, inoltre, è da ritenersi opportuna anche con riferimento alle finalità che l'Unione europea ha inteso perseguire con il regolamento (UE) n. 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci.

Il Protocollo addizionale del 2008 è composto da 16 articoli di cui, di seguito, si illustra sinteticamente il contenuto.

Articolo 1 - (*Definizioni*) - Vengono fornite le definizioni per i termini ed espressioni « convenzione », « comunicazione elettronica », « lettera di vettura elettronica » e « firma elettronica ».

Articolo 2 - (*Campo d'applicazione e portata della lettera di vettura elettronica*) - Rinvia sostanzialmente all'ambito di applicazione della CMR definito all'articolo 1, paragrafo 1, della stessa.

Articolo 3 - (*Autenticazione della lettera di vettura elettronica*) - Vengono elencate le modalità di autenticazione delle lettere di vettura elettroniche e precisato che l'autenticazione della lettera di vettura elettronica deve avvenire a opera delle parti del contratto di trasporto, mediante una firma elettronica affidabile che possa garantire il collegamento con la lettera di vettura elettronica.

Articolo 4 - (*Condizioni per la compilazione della lettera di vettura elettronica*) - Al comma 1 viene precisato che la lettera di vettura elettronica deve contenere le stesse indicazioni della lettera di vettura cartacea di cui alla CMR.

I commi 2 e 3 riguardano l'integrità delle indicazioni originarie e le successive modifiche della lettera di vettura elettronica.

Articolo 5 - (*Attuazione della lettera di vettura elettronica*) - Il comma 1 elenca le procedure e le modalità che le parti interessate all'esecuzione del contratto di trasporto devono concordare per ottemperare ai requisiti di e-CMR e CMR.

Il comma 2 prevede che l'obbligo di richiamare le procedure di esecuzione del contratto di trasporto nella lettera di vettura elettronica e che le stesse devono essere prontamente accertabili.

Articolo 6 - (*Documenti che completano la lettera di vettura elettronica*) - Il comma 1 prevede, su richiesta del mittente, l'obbligo per il vettore di rilasciare una ricevuta della merce e tutte le informazioni necessarie per l'identificazione della spedizione e per l'accesso alla lettera di vettura elettronica.

Il comma 2 prevede la possibilità che il mittente fornisca al vettore i documenti previsti dall'articolo 6, paragrafo 2, lettera g) e dall'articolo 11 della CMR sotto forma di comunicazione elettronica solo se i documenti esistono in tale forma e se le parti hanno concordato le procedure che consentano di stabilire un collegamento tra tali documenti e la lettera di vettura elettronica, affinché sia assicurata l'integrità degli stessi.

Gli articoli da 7 a 16 contengono le disposizioni finali tipiche dei trattati internazionali.

Il disegno di legge in esame si compone di quattro articoli.

L'articolo 1 prevede l'autorizzazione all'adesione al Protocollo addizionale alla Convenzione sul contratto di trasporto interna-

zionale di merci su strada (CMR) relativo alla lettera di vettura elettronica.

L'articolo 2 reca l'ordine di esecuzione del Protocollo addizionale, mediante il rinvio all'articolo 8, comma 2, del medesimo Protocollo, che stabilisce i termini della sua entrata in vigore.

L'articolo 3 reca la clausola di invarianza finanziaria, prevedendo che le am-

ministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dalla legge con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 4 stabilisce l'entrata in vigore della legge al giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

RELAZIONE TECNICA

Dall'attuazione dello schema di provvedimento non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Lo schema di disegno di legge, infatti, non prevede nuove attività rispetto a quelle già correntemente svolte dalle competenti amministrazioni, né, tantomeno, dalle disposizioni contenute nel Protocollo addizionale alla Convenzione del 19 maggio 1956, relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), fatto a Ginevra il 20 febbraio 2008, derivano maggiori spese o minori entrate a carico della finanza pubblica.

In tal senso, l'articolo 3 dello schema di provvedimento reca l'apposita clausola di invarianza finanziaria.

Al riguardo, si precisa che l'adesione al citato Protocollo addizionale consente di introdurre nel trasporto internazionale di merci l'utilizzo della lettera di vettura in formato elettronico (e-CMR) che, come già la lettera di vettura in formato cartaceo (CMR), regola esclusivamente i rapporti tra le parti interessate all'esecuzione di un contratto di trasporto (mittente e vettore). Il Protocollo addizionale non modifica le disposizioni sostanziali della CMR, ma consente la compilazione facoltativa della lettera di vettura, attraverso procedure di registrazione e di gestione elettronica di dati.

La lettera di vettura elettronica, pertanto, fornisce, alle parti di un contratto di trasporto, una "infrastruttura legale" per comunicazioni elettroniche legalmente valide nell'esecuzione di un contratto di trasporto CMR.

L'adesione al Protocollo addizionale, tuttavia, non introduce l'obbligo di utilizzare la comunicazione elettronica; la CMR cartacea continua ad essere ammissibile e legalmente valida utilizzabile dagli operatori economici interessati.

Dall'adesione al Protocollo in argomento non derivano costi di attuazione per le Amministrazioni interessate, in quanto il Protocollo medesimo non reca disposizioni che impongono un ruolo attivo per le Amministrazioni pubbliche nel funzionamento del sistema di comunicazione elettronica, con particolare riferimento alla realizzazione o implementazione da parte delle medesime di piattaforme informatiche specifiche.

Sono, infatti, le imprese di autotrasporto a dover redigere la lettera di vettura.





*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

Prof. P. M. M. M.



PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO**1) *Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.***

L'intervento normativo è finalizzato a consentire all'Italia di aderire al Protocollo addizionale alla Convenzione del 19 maggio 1956, relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada, di seguito CMR (abbreviazione del titolo francese "*Convention contrat de transport international de marchandises par route*"), fatto a Ginevra il 20 febbraio 2008.

La CMR regola i rapporti di diritto civile per il trasporto internazionale di merci su strada (per esempio, i diritti e gli obblighi delle parti, la responsabilità del mittente e del vettore).

L'esecuzione di un contratto di trasporto secondo la CMR si basa su vari documenti e comunicazioni, in particolare la lettera di vettura.

L'Italia ha aderito alla citata Convenzione con legge 6 dicembre 1960, n. 1621, e al Protocollo di modifica della stessa del 5 luglio 1978, con legge 27 aprile 1982, n. 242.

Nel febbraio del 2008, è stato firmato il Protocollo addizionale alla CMR sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada, relativo alla lettera di vettura elettronica, entrato in vigore nel 2011, al quale l'Italia non ha aderito.

Il predetto Protocollo addizionale ha introdotto l'uso della lettera di vettura internazionale elettronica (e-CMR) che consente alle imprese di gestire i contratti di trasporto transfrontalieri con la CMR in modo giuridicamente sicuro attraverso la comunicazione elettronica senza, tuttavia, prevederne l'obbligo di utilizzo.

L'introduzione della lettera di vettura internazionale elettronica (e-CMR) renderebbe il sistema più moderno con il progressivo superamento dei documenti cartacei nell'ottica di sviluppo nel settore dell'autotrasporto dei processi di digitalizzazione.

Coerentemente con il programma di Governo, l'adesione al citato Protocollo addizionale è condizione essenziale per raggiungere uno degli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), quale quello della semplificazione della logistica e della digitalizzazione dei documenti.

2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*

Il quadro normativo nazionale è costituito dalle seguenti disposizioni:

- legge 6 dicembre 1960, n. 1621 recante "*Adesione alla Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada, con Protocollo, firmata a Ginevra il 19 maggio 1956 e sua esecuzione*";

- legge 27 aprile 1982, n. 242 recante “*Adesione al protocollo di modifica della convenzione del 19 maggio 1956 relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), adottato a Ginevra il 5 luglio 1978, e sua esecuzione*”.

3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.*

L'intervento normativo non incide sulle leggi e i regolamenti dell'ordinamento interno.

4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali*

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali.

5) *Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.*

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie e a statuto speciale, nonché degli Enti locali.

6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.*

L'intervento regolatorio è compatibile con i suddetti principi, poiché non incide sulle competenze degli enti territoriali diversi dallo Stato.

7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.*

Non è prevista rilegificazione né l'utilizzazione della delegificazione.

8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.*

Attualmente, non risultano iniziative all'esame del Parlamento concernenti la medesima materia.

9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.*

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo progetto.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.*

L'intervento è compatibile con l'ordinamento comunitario, nonché in linea con le finalità che l'Unione europea ha inteso perseguire con il “Pacchetto mobilità I”, con particolare riferimento ai regolamenti (UE) 2020/1056, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci, e (UE) 2020/1055 che, nel modificare l'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1072/2009, prevede la possibilità di utilizzare la lettera come prova documentale, al fine del corretto espletamento delle operazioni di cabotaggio.

11) *Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Non si è a conoscenza di procedure di infrazione aperte sull'oggetto.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

L'intervento legislativo risulta pienamente compatibile con gli obblighi internazionali.

13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano esserci giudizi pendenti dinanzi alla Corte di Giustizia europea nella medesima materia.

14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano esserci giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Si rappresenta che, ad oggi, hanno aderito al citato Protocollo addizionale i seguenti Stati dell'Unione europea: Bulgaria, Repubblica Ceca, Danimarca, Estonia, Lettonia, Lituania, Finlandia, Francia, Germania, Lussemburgo, Olanda, Polonia, Portogallo, Romania, Slovacchia, Svezia.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO**1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.**

L'intervento regolatorio non introduce nuove definizioni.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.

La verifica è stata effettuata con esito positivo.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

Non viene fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

L'intervento non comporta effetti abrogativi impliciti.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Il provvedimento in esame non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto.

7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.*

Non sono previsti atti successivi attuativi.

8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.*

Sono stati utilizzati dati e riferimenti statistici a disposizione dell'Amministrazione, senza necessità di commissionare elaborazioni statistiche.

DICHIARAZIONE DI ESCLUSIONE DALL'AIR

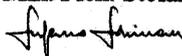
Al Capo del Dipartimento
per gli Affari Giuridici e Legislativi

Si comunica, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera d), del d.p.c.m. 15 settembre 2017, n. 169, che lo schema di disegno di legge concernente "Protocollo addizionale alla Convenzione sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR) concernente la lettera di vettura elettronica, fatto a Ginevra il 20 febbraio 2008", non è soggetto ad AIR in quanto rientrante nella categoria dei disegni di legge di autorizzazione alla ratifica di trattati internazionali.

Roma, 30/03/2023

Il Capo dell'Ufficio Legislativo

Min. Plen. Stefano Soliman



VISTO

Roma,

Il Capo del Dipartimento per gli
Affari Giuridici e Legislativi



DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Autorizzazione all'adesione)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire al Protocollo addizionale alla Convenzione sul contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR) concernente la lettera di vettura elettronica, fatto a Ginevra il 20 febbraio 2008.

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data al Protocollo addizionale alla Convenzione, di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 8 del Protocollo stesso.

Art. 3.

(Clausola di invarianza finanziaria)

1. Dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

2. Le amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dall'attuazione della presente legge con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 4.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

**ADDITIONAL PROTOCOL TO THE CONVENTION ON
THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD
(CMR) CONCERNING THE ELECTRONIC CONSIGNMENT NOTE**

THE PARTIES TO THIS PROTOCOL,

BEING PARTIES to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), done at Geneva on 19 May 1956,

DESIROUS OF supplementing the Convention in order to facilitate the optional making out of the consignment note by means of procedures used for the electronic recording and handling of data,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Protocol,

“Convention” means the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR);

“Electronic communication” means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference;

“Electronic consignment note” means a consignment note issued by electronic communication by the carrier, the sender or any other party interested in the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, including particulars logically associated with the electronic communication by attachments or otherwise linked to the electronic communication contemporaneously with or subsequent to its issue, so as to become part of the electronic consignment note;

“Electronic signature” means data in electronic form which are attached to or logically associated with other electronic data and which serve as a method of authentication.

Article 2

Scope and effect of the electronic consignment note

1. Subject to the provisions of this Protocol, the consignment note referred to in the Convention, as well as any demand, declaration, instruction, request, reservation or other communication relating to the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, may be made out by electronic communication.

2. An electronic consignment note that complies with the provisions of this Protocol shall be considered to be equivalent to the consignment note referred to in the Convention and shall therefore have the same evidentiary value and produce the same effects as that consignment note.



Article 3

Authentication of the electronic consignment note

1. The electronic consignment note shall be authenticated by the parties to the contract of carriage by means of a reliable electronic signature that ensures its link with the electronic consignment note. The reliability of an electronic signature method is presumed, unless otherwise proved, if the electronic signature:

- (a) is uniquely linked to the signatory;
- (b) is capable of identifying the signatory;
- (c) is created using means that the signatory can maintain under his sole control; and
- (d) is linked to the data to which it relates in such a manner that any subsequent change of the data is detectable.

2. The electronic consignment note may also be authenticated by any other electronic authentication method permitted by the law of the country in which the electronic consignment note has been made out.

3. The particulars contained in the electronic consignment note shall be accessible to any party entitled thereto.

Article 4

Conditions for the establishment of the electronic consignment note

1. The electronic consignment note shall contain the same particulars as the consignment note referred to in the Convention.

2. The procedure used to issue the electronic consignment note shall ensure the integrity of the particulars contained therein from the time when it was first generated in its final form. There is integrity when the particulars have remained complete and unaltered, apart from any addition or change which arises in the normal course of communication, storage and display.

3. The particulars contained in the electronic consignment note may be supplemented or amended in the cases authorized by the Convention.

The procedure used for supplementing or amending the electronic consignment note shall make it possible to detect as such any supplement or amendment to the electronic consignment note and shall preserve the particulars originally contained therein.

Article 5

Implementation of the electronic consignment note

1. The parties interested in the performance of the contract of carriage shall agree on the procedures and their implementation in order to comply with the requirements of this Protocol and the Convention, in particular as regards:

- (a) The method for the issuance and the delivery of the electronic consignment note to the entitled party;
 - (b) An assurance that the electronic consignment note retains its integrity;
 - (c) The manner in which the party entitled to the rights arising out of the electronic consignment note is able to demonstrate that entitlement;
 - (d) The way in which confirmation is given that delivery to the consignee has been effected;
 - (e) The procedures for supplementing or amending the electronic consignment note; and
 - (f) The procedures for the possible replacement of the electronic consignment note by a consignment note issued by different means.
2. The procedures in paragraph 1 must be referred to in the electronic consignment note and shall be readily ascertainable.

Article 6

Documents supplementing the electronic consignment note

1. The carrier shall hand over to the sender, at the latter's request, a receipt for the goods and all information necessary for identifying the shipment and for access to the electronic consignment note to which this Protocol refers.
2. The documents referred to in Article 6, paragraph 2 (g) and Article 11 of the Convention may be furnished by the sender to the carrier in the form of an electronic communication if the documents exist in this form and if the parties have agreed to procedures enabling a link to be established between these documents and the electronic consignment note to which this Protocol refers in a manner that assures their integrity.

FINAL PROVISIONS

Article 7

Signature, ratification, accession

1. This Protocol shall be open for signature by States which are signatories to or Parties to the Convention and are either members of the Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.
2. This Protocol shall be open for signature at Geneva from 27 to 30 May 2008 inclusive and after this date, at United Nations Headquarters in New York until 30 June 2009 inclusive.
3. This Protocol shall be subject to ratification by signatory States and open for accession by non-signatory States, referred to in paragraph 1 of this article, which are Parties to the Convention.



4. Such States as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference and which have acceded to the Convention may become Parties to this Protocol by acceding thereto after its entry into force.

5. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

6. Any instrument of ratification or accession, deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol adopted in accordance with the provisions of Article 13 hereafter, shall be deemed to apply to the Protocol as modified by the amendment.

Article 8

Entry into force

1. This Protocol shall enter into force on the ninetieth day after five of the States referred to in article 7, paragraph 3, of this Protocol, have deposited their instruments of ratification or accession.

2. For any State ratifying or acceding to it after five States have deposited their instruments of ratification or accession, this Protocol shall enter into force on the ninetieth day after the said State has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 9

Denunciation

1. Any Party may denounce this Protocol by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect 12 months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

3. Any State which ceases to be Party to the Convention shall on the same date cease to be Party to this Protocol.

Article 10

Termination

If, after the entry into force of this Protocol, the number of Parties is reduced, as a result of denunciations, to less than five, this Protocol shall cease to be in force from the date on which the last of such denunciations takes effect. It shall also cease to be in force from the date on which the Convention ceases to be in force.



Article 11

Dispute

Any dispute between two or more Parties relating to the interpretation or application of this Protocol which the Parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.

Article 12

Reservations

1. Any State may, at the time of signing, ratifying, or acceding to this Protocol, declare by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that it does not consider itself bound by article 11 of this Protocol. Other Parties shall not be bound by article 11 of this Protocol in respect of any Party which has entered such a reservation.
2. The declaration referred to in paragraph 1 of this article may be withdrawn at any time by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations.
3. No other reservation to this Protocol shall be permitted.

Article 13

Amendments

1. Once this Protocol is in force, it may be amended according to the procedure defined in this article.
2. Any proposed amendment to this Protocol presented by a Party to this Protocol shall be submitted to the Working Party on Road Transport of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) for consideration and decision.
3. The Parties to this Protocol shall make all possible efforts to achieve consensus. If, despite these efforts, consensus is not reached on the proposed amendment, it shall require, as a last resort, for adoption a two-thirds majority of Parties present and voting. A proposed amendment adopted either by consensus or by a two-thirds majority of Parties shall be submitted by the secretariat of the United Nations Economic Commission for Europe to the Secretary-General to be circulated for acceptance to all Parties to this Protocol, as well as to signatory States.
4. Within a period of nine months from the date on which the proposed amendment is communicated by the Secretary-General, any Party may inform the Secretary-General that it has an objection to the amendment proposed.
5. The proposed amendment shall be deemed to have been accepted if, by the end of the period of nine months foreseen in the preceding paragraph, no objection has been notified by a Party to this Protocol. If an objection is stated, the proposed amendment shall be of no effect.
6. In the case of a country which becomes a Contracting Party to this Protocol between the moment of notification of a proposal for amendment and the end of the nine-month period



foreseen in paragraph 4 of this article, the secretariat of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe shall notify the new State Party about the proposed amendment as soon as possible. The latter may inform the Secretary-General before the end of this period of nine months that it has an objection to the proposed amendment.

7. The Secretary-General shall notify, as soon as possible, all the Parties of objections raised in accordance with paragraphs 4 and 6 of this Article as well as of any amendment accepted according to paragraph 5 above.

8. Any amendment deemed to have been accepted shall enter into force six months after the date of notification of such acceptance by the Secretary-General to Parties.

Article 14

Convening of a diplomatic conference

1. Once this Protocol is in force, any Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing this Protocol. The Secretary-General shall notify all Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one fourth of the Parties to this Protocol notify him of their concurrence with the request.

2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Parties the provisional agenda for the Conference together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the Conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all States referred to in Article 7, paragraphs 1, 3 and 4, of this Protocol.

Article 15

Notifications to States

In addition to the notifications provided for in Articles 13 and 14, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in Article 7, paragraph 1, above, and the States which have become Parties to this Protocol in accordance with paragraphs 3 and 4 of Article 7, of:

- (a) Ratifications and accessions under Article 7;
- (b) The dates of entry into force of this Protocol in accordance with Article 8;
- (c) Denunciations under Article 9;
- (d) The termination of this Protocol in accordance with article 10;
- (e) Declarations and notifications received in accordance with Article 12, paragraphs 1 and 2.



Article 16

Depositary

The original of this Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified true copies thereof to all the States referred to Article 7, paragraphs 1, 3 and 4, of this Protocol.

DONE at Geneva, this twentieth day of February two thousand and eight, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol:

TRADUZIONE NON UFFICIALE IN LINGUA ITALIANA

**PROTOCOLLO ADDIZIONALE ALLA CONVENZIONE RELATIVA AL
TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI SU STRADA, CONCERNENTE LA
LETTERA DI VETTURA ELETTRONICA**

LE PARTI DI QUESTO PROTOCOLLO,

in qualità di PARTI della Convenzione sul contratto per il trasporto internazionale di merci su strada (CMR) fatto a Ginevra il 19 maggio 1956,

DESIDERANDO integrare la Convenzione allo scopo di facilitare la redazione facoltativa della lettera di vettura attraverso procedure utilizzate per la registrazione e la gestione elettronica dei dati,

HANNO CONCORDATO quanto segue:

Articolo 1
Definizioni

Per gli scopi del presente Protocollo, si intende:

per "Convenzione" la Convenzione per il contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR);

per "Comunicazione elettronica" ogni comunicazione generata, inviata, ricevuta o conservata attraverso strumenti elettronici, ottici, digitali o simili, col risultato che l'informazione comunicata risulti accessibile per successive utilizzazioni;

per «lettera di vettura elettronica», una lettera di vettura emessa mediante una comunicazione elettronica dal vettore, dal mittente o da qualsiasi altra parte interessata all'esecuzione di un contratto di trasporto al quale si applica la Convenzione, comprese le indicazioni logicamente associate alla comunicazione elettronica sotto forma di dati allegati o altrimenti connessi a tale comunicazione elettronica al momento della sua elaborazione o in una fase ulteriore, in modo da risultarne parte integrante;

per «firma elettronica», i dati in forma elettronica, allegati oppure connessi tramite associazione logica ad altri dati elettronici, utilizzati come metodo di autenticazione.

Articolo 2
Campo d'applicazione e portata della lettera di vettura elettronica

1. Fatte salve le disposizioni del presente Protocollo, la lettera di vettura di cui alla Convenzione come pure qualsiasi domanda, dichiarazione, istruzione, ordine, riserva o altra comunicazione concernente l'esecuzione di un contratto di trasporto cui si applica la Convenzione possono essere compilati mediante comunicazione elettronica.

2. Una lettera di vettura conforme al presente Protocollo sarà considerata equivalente alla lettera di vettura di cui alla Convenzione e pertanto avrà la stessa forza probante e produrrà gli stessi effetti di quest'ultima.

Articolo 3
Autenticazione della lettera di vettura elettronica

1. La lettera di vettura elettronica è autenticata dalle parti del contratto di trasporto per mezzo di una firma elettronica affidabile che offre garanzie riguardo alla sua connessione con la lettera di vettura elettronica. L'affidabilità della firma elettronica è data, fino a prova contraria, se la firma elettronica:

- a. è connessa esclusivamente al firmatario;
- b. permette di identificare il firmatario;
- c. è stata creata con mezzi sui quali il firmatario può conservare un controllo esclusivo; e
- d. è collegata ai dati ai quali si riferisce in modo da consentire di rilevare se i dati stessi sono stati successivamente modificati.



XIX LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

2. La lettera di vettura elettronica può altresì essere autenticata mediante qualsiasi processo di autenticazione elettronica ammesso dalla legislazione del Paese in cui la lettera di vettura elettronica è stata compilata.

3. Le indicazioni che vi sono iscritte devono essere accessibili a tutti coloro che sono abilitati a questo scopo.

Articolo 4

Condizioni per la compilazione della lettera di vettura elettronica

1. La lettera di vettura elettronica contiene le stesse indicazioni della lettera di vettura di cui alla Convenzione.

2. Il procedimento impiegato per compilare la lettera di vettura elettronica deve garantire l'integrità delle indicazioni che essa contiene a partire dal momento in cui è stata compilata per la prima volta nella sua forma definitiva. L'integrità delle indicazioni è garantita se queste ultime rimangono complete e non sono alterate, ad eccezione di ogni aggiunta e modifica effettuata nel corso normale della comunicazione, conservazione e consultazione.

3. Le indicazioni contenute nella lettera di vettura elettronica possono essere completate o modificate nei casi ammessi dalla Convenzione.

4. La procedura impiegata per completare o modificare la lettera di vettura elettronica deve permettere di rilevare qualsiasi complemento o modifica e assicurare la conservazione delle indicazioni originali della lettera di vettura elettronica.

Articolo 5

Attuazione della lettera di vettura elettronica

1. Le parti interessate all'esecuzione del contratto di trasporto stabiliscono di comune accordo le procedure e la loro attuazione al fine di conformarsi alle disposizioni del presente Protocollo e della Convenzione, segnatamente per quanto concerne:

- a. il metodo per compilare e consegnare la lettera di vettura elettronica alla parte abilitata;
- b. l'assicurazione che la lettera di vettura elettronica mantiene la sua integrità;
- c. il modo in cui il titolare dei diritti derivanti dalla lettera di vettura elettronica può dimostrare che ne è effettivamente il titolare;
- d. il modo in cui è data conferma che la riconsegna al destinatario ha avuto luogo;
- e. le procedure che permettono di completare o di modificare la lettera di vettura elettronica; e
- f. le procedure che permettono un'eventuale sostituzione della lettera di vettura elettronica con una lettera di vettura compilata con altri mezzi.

2. Le procedure di cui al paragrafo 1 devono essere menzionate nella lettera di vettura elettronica e poter essere facilmente verificate.

Articolo 6

Documenti che completano la lettera di vettura elettronica

1. Il vettore rilascia al mittente, su domanda di quest'ultimo, una ricevuta delle merci e qualsiasi indicazione necessaria per identificare la spedizione e per accedere alla lettera di vettura elettronica di cui al presente Protocollo.

2. I documenti di cui all'articolo 6, paragrafo 2, lettera g e all'articolo 11 della Convenzione possono essere forniti dal mittente al vettore sotto forma di comunicazione elettronica se esistono in tale forma e se le parti hanno convenuto le procedure atte a stabilire una connessione tra questi documenti e la lettera di vettura elettronica di cui al presente Protocollo, in modo da garantirne l'integrità.

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 7

Firma, ratifica, adesione

1. Il presente Protocollo è aperto alla firma dei Paesi firmatari della Convenzione, o Parti contraenti della medesima, che sono Paesi membri della Commissione economica per l'Europa oppure che sono ammessi alla Commissione a titolo consultivo in conformità del paragrafo 8 del mandato di questa Commissione.



XIX LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

2. Il presente Protocollo è aperto alla firma a Ginevra dal 27 al 30 maggio 2008 compresi e, dopo questa data, nella sede delle Nazioni Unite a New York fino al 30 giugno 2009 compreso.

3. Il presente Protocollo è sottoposto a ratifica da parte dei Paesi firmatari ed è aperto all'adesione dei Paesi non firmatari, di cui al paragrafo 1 del presente articolo, che sono Parti contraenti della Convenzione.

4. I Paesi in grado di partecipare a taluni lavori della Commissione economica per l'Europa, in applicazione del paragrafo 11 del mandato di detta Commissione, e che hanno aderito alla Convenzione possono divenire Parti del presente Protocollo aderendovi dopo la sua entrata in vigore.

5. La ratifica o l'adesione ha luogo con il deposito di uno strumento presso il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

6. Ogni strumento di ratifica o di adesione, depositato dopo l'entrata in vigore di un emendamento al presente Protocollo adottato conformemente alle disposizioni dell'articolo 13 riportato qui di seguito, si applica al testo del Protocollo come modificato dall'emendamento.

Articolo 8

Entrata in vigore

1. Il presente Protocollo entra in vigore il novantesimo giorno dopo che cinque dei Paesi menzionati al paragrafo 3 dell'articolo 7 del presente Protocollo hanno depositato i loro strumenti di ratifica o di adesione.

2. Per ogni Paese che lo ratifichi o vi aderisca dopo che cinque Paesi hanno depositato i loro strumenti di ratifica o di adesione, il presente Protocollo entra in vigore il novantesimo giorno successivo al deposito dello strumento di ratifica o di adesione di detto Paese.

Articolo 9

Denuncia

1. Ogni Parte contraente può denunciare il presente Protocollo mediante notificazione indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

2. La denuncia ha effetto dodici mesi dopo la data in cui il Segretario generale ha ricevuto la notificazione.

3. Ogni Paese che cessa di essere Parte contraente della Convenzione cessa alla stessa data di essere Parte contraente del presente Protocollo.

Articolo 10

Abrogazione

Ove, dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo, in seguito a denuncia il numero delle Parti contraenti divenga inferiore a cinque, il presente Protocollo cessa di essere in vigore a decorrere dalla data in cui abbia effetto l'ultima di tali denunce. Il Protocollo cessa parimenti di essere in vigore a decorrere dalla data in cui la Convenzione stessa cessa di essere in vigore.

Articolo 11

Controversie

Qualsiasi controversia fra due o più Parti contraenti sull'interpretazione o l'applicazione del presente Protocollo, che le Parti non abbiano potuto regolare mediante negoziati o in altro modo, può, a richiesta d'una delle Parti contraenti interessate, essere portata avanti la Corte internazionale di giustizia per essere risolta dalla stessa.

Articolo 12

Riserve

1. Al momento di firmare o di ratificare il presente Protocollo o di aderirvi, ogni Paese può dichiarare, mediante notificazione indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, di non considerarsi vincolato



XIX LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

dall'articolo 11 del presente Protocollo. Le altre Parti contraenti non sono vincolate dall'articolo 11 del presente Protocollo nei confronti di una Parte contraente che abbia formulato tale riserva.

2. La dichiarazione di cui al paragrafo 1 del presente articolo può essere revocata in qualsiasi momento mediante notificazione indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

3. Non sarà ammessa alcuna altra riserva al presente Protocollo.

Articolo 13

Emendamenti

1. Una volta entrato in vigore, il presente Protocollo può essere emendato secondo la procedura definita nel presente articolo.

2. Qualsiasi proposta di emendamento del presente Protocollo presentata da una Parte contraente del Protocollo stesso è sottoposta al Gruppo di lavoro dei trasporti stradali della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) che la esaminerà e deciderà in merito.

3. Le Parti contraenti del presente Protocollo si adoperano al meglio delle loro possibilità per raggiungere un consenso. Qualora, malgrado i loro sforzi, non si raggiunga un consenso sull'emendamento proposto, l'adozione di quest'ultimo necessiterà, in ultima istanza, una maggioranza di due terzi delle Parti contraenti presenti e votanti. La proposta di emendamento adottata sia per consenso sia dalla maggioranza di due terzi delle Parti contraenti è sottoposta dalla segreteria della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite al Segretario generale, che la comunica per accettazione a tutte le Parti contraenti del presente Protocollo come pure ai Paesi firmatari.

4. Entro nove mesi a decorrere dalla data della comunicazione del Segretario generale concernente la proposta di emendamento, ogni Parte contraente può rendere note al Segretario generale eventuali obiezioni all'emendamento proposto.

5. L'emendamento proposto è considerato accettato se, una volta scaduto il termine di nove mesi previsto al paragrafo precedente, non è stata notificata alcuna obiezione da una delle Parti contraenti del presente Protocollo. Se viene formulata un'obiezione, l'emendamento proposto rimane senza effetto.

6. Nel caso in cui un Paese sia divenuto Parte contraente del presente Protocollo nel periodo compreso tra il momento della notificazione di una proposta di emendamento e la scadenza del termine di nove mesi di cui al paragrafo 4 del presente articolo, la segreteria del Gruppo di lavoro dei trasporti stradali della Commissione economica per l'Europa notifica appena possibile l'emendamento proposto al nuovo Paese divenuto Parte contraente. Quest'ultimo può rendere note al Segretario generale, prima della scadenza del termine di nove mesi, eventuali obiezioni all'emendamento proposto.

7. Il Segretario generale notifica quanto prima a tutte le Parti contraenti del presente Protocollo le obiezioni formulate in applicazione dei paragrafi 4 e 6 del presente articolo e tutti gli emendamenti accettati conformemente al paragrafo 5 sopra riportato.

8. Qualsiasi emendamento che è considerato accettato entra in vigore sei mesi dopo la data della sua notificazione alle Parti contraenti da parte del Segretario generale.

Articolo 14

Convocazione di una conferenza diplomatica

1. Dopo che il presente Protocollo è entrato in vigore, ogni Parte contraente può, mediante notificazione indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, domandare la convocazione di una conferenza allo scopo di rivedere il presente Protocollo. Il Segretario generale notifica tale domanda a tutte le Parti contraenti e, qualora nel termine di quattro mesi dalla sua notificazione almeno un quarto delle Parti contraenti gli abbia comunicato il proprio consenso a tale richiesta, convoca una conferenza per la revisione.

2. Se una conferenza è convocata in conformità del paragrafo precedente, il Segretario generale ne dà avviso a tutte le Parti contraenti e le invita a presentare, nel termine di tre mesi, le proposte che esse desiderano che siano esaminate dalla conferenza. Il Segretario generale comunica a tutte le Parti contraenti l'ordine del giorno provvisorio della conferenza, come pure il testo delle proposte, almeno tre mesi prima della data di apertura della conferenza.



XIX LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

3. Ad ogni conferenza convocata in conformità del presente articolo, il Segretario generale invita tutti i Paesi di cui ai paragrafi 1, 3 e 4 dell'articolo 7 del presente Protocollo.

Articolo 15

Notificazioni ai Paesi

Oltre alle notificazioni previste negli articoli 13 e 14, il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite notifica ai Paesi previsti nel paragrafo 1 dell'articolo 7 di cui sopra, come pure ai Paesi divenuti Parti contraenti del presente Protocollo in virtù dei paragrafi 3 e 4 dell'articolo 7:

- a. le ratifiche e adesioni in virtù dell'articolo 7;
- b. le date di entrata in vigore del presente Protocollo conformemente all'articolo 8;
- c. le denunce in virtù dell'articolo 9;
- d. l'abrogazione del presente Protocollo conformemente all'articolo 10;
- e. le dichiarazioni e notificazioni ricevute conformemente ai paragrafi 1 e 2 dell'articolo 12.

Articolo 16

Depositario

L'originale del presente Protocollo è depositato presso il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite che ne invia copia autenticata a ognuno dei Paesi di cui ai paragrafi 1, 3 e 4 dell'articolo 7 del presente Protocollo.

Fatto a Ginevra il venti febbraio duemilaotto, in un solo esemplare, nelle lingue inglese e francese, i due testi facenti ugualmente fede.

Firme

In fede di che, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Protocollo.



€ 2,00