



RP Legal & Tax

Le recenti modifiche al codice civile
in materia di contratto di trasporto
e spedizione.

Cosa cambia, e quali sono
le conseguenze sui contratti
esistenti e futuri.

*A cura di Claudio Perrella, Alessio Totaro
e Pietro Nisi*

Indice

1. Le modifiche all'articolo 1696 c.c.
Il nuovo limite di risarcimento
2. Le novità in materia di contratto
di spedizione
3. Limite risarcitorio e contratto
di spedizione
4. Le (rilevanti) modifiche in materia
di privilegio per i crediti nascenti
dal contratto di spedizione

Con l'entrata in vigore del Decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152¹, sono state apportate alcune modifiche alle disposizioni del Codice Civile in materia di trasporto e spedizione.

In calce viene riportato il testo delle nuove disposizioni di legge, all'interno delle quali sono state evidenziate in grassetto le modifiche.

Le innovazioni (anche se in parte recepiscono la prassi consolidata e le indicazioni già pervenute dalla giurisprudenza) avranno alcune ricadute sui rapporti contrattuali esistenti e futuri, e meritano una valutazione ravvicinata.

1. Le modifiche all'articolo 1696 c.c. Il nuovo limite di risarcimento

L'articolo 1696 del Codice civile, già innovato con il D. lgs. 21 novembre 2005, n. 286, è stato modificato in relazione al trasporto multimodale.

La disposizione prevede - come noto - un limite pari ad 1 euro per chilogrammo di merce perduta o avariata per tutte le ipotesi di trasporti nazionali, ed il limite previsto dall'articolo 23 comma 3 della CMR e successive modificazioni (e dunque il limite introdotto con il Protocollo di Ginevra del 5 luglio 1978, pari a 8,33 DSP per chilo di merce perduta o danneggiata) per i trasporti internazionali.

La norma, richiamando il limite previste nella CMR ai trasporti internazionali su strada, è stata interpretata a seguito della sua adozione nel senso di applicarsi a tutte le situazioni per le quali la giurisprudenza italiana (soprattutto di legittimità) esclude l'operatività della CMR (ad esempio in mancanza di un espresso richiamo alla Convenzione ad opera delle parti).

Pur in assenza di un riferimento specifico al trasporto multimodale, il limite risarcitorio introdotto nel 2005 ha inoltre finito per applicarsi anche a tale tipologia di trasporto, dal momento che la giurisprudenza del nostro paese ormai di regola ritiene che il trasporto multimodale sia interamente ed esclusivamente disciplinato dalle norme del codice civile.

Due diversi orientamenti, ossia il cd. *network liability system* in base al quale ciascuna tratta del trasporto multimodale va regolata dalla disciplina ad essa propria, e la cd. teoria dell'assorbimento che prevede l'applicazione del regime giuridico proprio della tratta prevalente, hanno trovato qualche rara e risalente affermazione, ma sono ormai nettamente minoritari.

Nel nuovo testo dell'articolo 1696 c.c. si stabilisce ora che *“Nel caso in cui il trasporto sia 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”*.

Quanto all'applicazione del limite introdotto nel nuovo testo dell'articolo 1696 c.c., la disposizione di fatto presuppone che il limite risarcitorio previsto al secondo comma si applichi al trasporto multimodale (recependo dunque l'orientamento ora consolidato nella giurisprudenza), ed introduce una ulteriore specificazione per l'eventualità che resti ignota la fase del trasporto in cui si è verificato il danno, prevedendo in tal caso per il trasporto internazionale un limite sensibilmente inferiore (3 euro in luogo di 8,33 DSP).

La fattispecie è in effetti ricorrente: si pensi ad esempio al trasporto di merce containerizzata che subisce un danno durante una delle numerose fasi di movimentazione, rendendo spesso impossibile accertare con precisione il momento in cui può essersi verificato il sinistro.

¹ Convertito con modifiche nella legge 29 dicembre 2021, n. 233

L'individuazione di un limite pari a 3 euro per kg di merce perduta o danneggiata sembra riflettere il limite di due diritti speciali di prelievo previsti per il trasporto marittimo dalle Hague-Visby Rules.

E' probabile tuttavia che sorgeranno alcune difficoltà di coordinamento in sede di applicazione della disciplina, che di fatto sembra determinare l'applicazione di un limite più conveniente al vettore multimodale per l'eventualità che non si individui in che tratta del trasporto si è verificato il danno.

2. Le novità in materia di contratto di spedizione

Quanto alle revisioni della disciplina in materia di spedizione, esse in parte riflettono l'evoluzione della giurisprudenza, ma in alcuni punti l'impatto sembra destinato ad avere ricadute pratiche non trascurabili.

L'articolo 1737 c.c. è stato modificato nel senso che lo spedizioniere può ora concludere un contratto di trasporto non solo in nome proprio (sebbene per conto del mandante), ma anche in nome e per conto del mandante (se dotato del potere di rappresentanza).

La precisazione riflette probabilmente il dibattito emerso in giurisprudenza relativo all'inquadramento di fattispecie in cui lo spedizioniere originariamente opera quale mandatario senza rappresentanza, e successivamente indica il proprio mandante.

Una situazione ricorrente ad esempio è la stipulazione di contratti di trasporto marittimo nell'ambito dei quali lo spedizioniere indica l'identità del mandante, che viene inserita nella casella "*shipper*" della polizza di carico.

La norma ora modificata ammette espressamente l'indicazione della identità del mandante, anche se potranno emergere nella pratica contestazioni in merito alla sussistenza del potere di rappresentanza, le modalità di conferimento di tale potere e la forma dello stesso (che dovrà di regola avere la stessa forma del contratto oggetto di stipulazione ad opera dello spedizioniere).

L'articolo 1739 c.c. ribadisce ulteriormente che lo spedizioniere non ha alcun obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite (salvo espressa richiesta del mandante), eliminando il riferimento (ormai desueto) agli usi contrari.

La precisazione anche in tal caso muove dalla constatazione che è spesso oggetto di contestazione tra mandante e spedizioniere l'esistenza o meno di un mandato ad assicurare la merce, e l'idoneità della copertura assicurativa così stipulata (si pensi in particolare ai numerosi casi accaduti in passato di coperture stipulate ai sensi delle ICC edizione 82 in luogo delle più protettive ICC 2009).

La norma mette ora in chiaro che non vi è un obbligo ad assicurare, ponendo dunque a carico del mandante istruzioni precise ed univoche in merito alla stipulazione della copertura assicurativa, sebbene resterà di regola a carico dello spedizioniere la valutazione dell'idoneità della copertura da stipularsi in relazione alla tipologia del trasporto ed ai rischi cui è esposta la merce.

3. Limite risarcitorio e contratto di spedizione

Quanto infine alla modifica apportata all'articolo 1741 c.c., esso prevede ora che, qualora lo spedizioniere agisca quale spedizioniere-vettore, ossia con mezzi propri o altrui assuma l'esecuzione del trasporto, la sua responsabilità è disciplinata dall'articolo 1696, beneficiando dunque- laddove ne sussistano i presupposti- del limite risarcitorio ivi previsto.

La precisazione ha l'effetto di rimuovere in via definitiva il tema se lo spedizioniere-vettore che non sia autorizzato all'esercizio dell'autotrasporto di cose per conto di terzi per effetto dell'iscrizione al relativo albo possa o meno invocare il limite risarcitorio accordato in favore del vettore.

4. Le (rilevanti) modifiche in materia di privilegio per i crediti nascenti dal contratto di spedizione

Rilevanti sono infine le implicazioni nascenti dalla revisione dell'articolo 2761 c.c. in materia di privilegi speciali, che ha di fatto equiparato lo spedizioniere al vettore.

La disposizione nel suo testo attuale attribuisce allo spedizioniere un privilegio che può essere esercitato su tutti i beni oggetto di spedizione finché i beni restano presso di lui, nonché su beni oggetto di una spedizione diversa da quella per cui è sorto il credito, purché tali spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative.

Le implicazioni nascenti da tale modifica sono numerose; occorrerà valutare quali saranno le modalità applicative e l'impatto che la disposizione avrà sui rapporti contrattuali esistenti e futuri.

L'inserimento dello spedizioniere quale soggetto parificato al vettore nel primo comma dell'articolo 1761 c.c. sembra riferirsi più prettamente all'ipotesi dello spedizioniere-vettore che assume la responsabilità dell'esecuzione del trasporto, mentre lo spedizioniere "puro" mantiene, in qualità di mandatario, il privilegio previsto all'articolo 2761 secondo comma, ossia il privilegio sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l'esercizio del mandato.

La norma tuttavia non opera alcun tipo di distinzione tra le diverse tipologie di spedizioniere.

Il riferimento alla unicità del contratto per prestazioni periodiche o continuative nasce molto probabilmente dall'orientamento espresso da qualche anno dalla giurisprudenza.

Come noto, le nostre Corti avevano per lungo tempo manifestato un orientamento restrittivo riguardo alla sussistenza dei presupposti di fatto e diritto per l'esercizio del privilegio in favore del vettore, richiedendo che lo stesso venisse attuato solo su cose direttamente detenute dal vettore, e solo per crediti relativi al trasporto della specifica partita di merce oggetto della ritenzione.

La Cassazione tuttavia, con la sentenza della 28 giugno 2005, n. 13905 La Quercia c. Castelletti aveva attenuato tale rigore, ammettendo che:

- a) il privilegio è attuabile sulle cose che il vettore detiene anche indirettamente, come nel caso in cui egli si avvalga di subvettori, poiché si tratta di beni che non sono ancora entrati nella disponibilità del destinatario;
- b) i diritti di ritenzione e privilegio sulle cose trasportate previsti dagli articoli 2761 e 2756 c.c. in favore dei crediti nascenti dal contratto di trasporto richiedono soltanto che la causa del credito sia il trasporto, e cioè che vi sia un rapporto di connessione tra le cose ed il credito, per cui tale privilegio può essere esercitato anche su cose oggetto di un trasporto diverso da quello per cui è sorto il credito, se i singoli trasporti costituiscono esecuzione di un unico contratto.

Dunque, ad avviso della Suprema Corte qualora vi siano vari trasporti di merci diverse ma in esecuzione di un unico contratto il privilegio può essere esercitato anche per il corrispettivo maturato per un trasporto precedente a quello avente ad oggetto la merce che si intende sottoporre a privilegio e ritenzione.

La giurisprudenza ha in seguito individuato in alcuni casi quali siano i presupposti per stabilire se i crediti nascono da un accordo-quadro che prevede l'esecuzione di più trasporti continuativi, oppure da una serie di consegne ripartite di un unico lotto, o ancora ricorrano diversi ordini di trasporto "spot" di lotti distinti tra loro.

La novella dell'articolo 2761 c.c. rinvia abbastanza chiaramente a tale dibattito giurisprudenziale.

E' molto probabile che tali questioni si riproporranno ora anche in relazione al profilo del privilegio del credito vantato dallo spedizioniere.

La riforma rende sicuramente opportuno un riesame dei rapporti contrattuali esistenti, al fine di valutare se rientrano nella nozione di contratto unico per prestazioni periodiche o continuative.

E' molto probabile peraltro che si verificheranno in futuro complesse questioni di coordinamento dei privilegi (e delle modalità di esecuzione degli stessi) spettanti ai vari soggetti coinvolti nel trasporto, in particolare al vettore ed allo spedizioniere, di disciplina del concorso tra di essi, e di rango e priorità per la soddisfazione dei crediti rispettivamente vantati.

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

1. *Il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna.*
2. *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.*
3. *Nel caso in cui il trasporto sia 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.*
4. *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.*
5. *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»;*

«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»;

«Art. 1739. - (Obblighi dello spedizioniere)

1. *Nell'esecuzione del mandato lo spedizioniere è tenuto a osservare le istruzioni del **mandante**.*
2. *Lo spedizioniere non ha l'obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite, **salva espressa richiesta del mandante**»;*

«Art. 1741. - (Spedizioniere vettore)

1. *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.*
2. *Nell'ipotesi di perdita o avaria delle cose spedite, si applica l'articolo 1696»;*

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

1. *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 tali trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative.*
2. *I crediti derivanti dall'esecuzione del mandato hanno privilegio sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l'esecuzione del mandato.*
3. *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.*
4. *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.*
5. *Si applicano a questi privilegi le disposizioni del secondo e del terzo comma dell'articolo 2756».*



Claudio Perrella
Partner

claudio.perrella@rplt.it

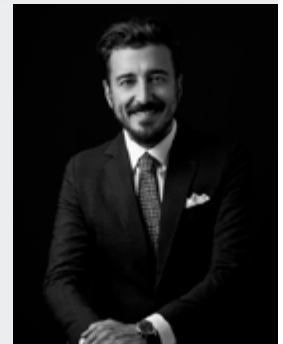
Alessio Totaro
Partner

alessio.totaro@rplt.it



Pietro Nisi
Partner

pietro.nisi@rplt.it



TORINO
MILANO
ROMA
BOLOGNA
BUSTO ARSIZIO
AOSTA