

From: Notiziario Absea
Sent: Mon, 10 Jan 2022 15:51:13 +0000
To:
Subject: Attività di spedizione – Limite di responsabilità vettoriale – Rappresentanza – Crediti privilegiati
Attachments: Allegato.pdf, ABSEA - Circolare n. 3-2022.pdf

Con la legge di conversione del cd Decreto PNRR sono state approvate modifiche al Codice Civile riguardanti il contratto di spedizione merci.

ABSEA - Circolare n. 3-2022

A.B.S.E.A.
Associazione Bolognese
Spedizionieri ed Autotrasportatori
Centro Direzionale - 40010 INTERPORTO (BO)
Tel. 051 665.39.22 – fax 051 665.10.20
dalle 8.30 alle 17.30



**ILLUSTRAZIONE DELLE MODIFICHE APPORTATE
AL CODICE CIVILE CON LA LEGGE del 29
dicembre 2021 n. 233 DI CONVERSIONE DEL
DECRETO LEGGE 6 novembre 2021 n. 152**

**AMMODERNAMENTO DISCIPLINA CIVILISTICA
DEL CONTRATTO DI SPEDIZIONE**

Dicembre 2021

Art. 1737 - Nozione

TESTO EMENDATO	TESTO PREVIGENTE
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 <u>o, se dotato di poteri di rappresentanza, in nome e per conto del mandante, uno o più contratti</u> di trasporto <u>con uno o più vettori</u> e di compiere le operazioni accessorie.	Il contratto di spedizione è un mandato col quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere, in nome proprio e per conto del mandante, un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie

All'articolo 1737 sono state introdotte le seguenti innovazioni:

- a) la possibilità per il committente di attribuire il potere di rappresentanza allo spedizioniere.
Secondo la disciplina attualmente contenuta nel Codice civile, lo spedizioniere è un mandatario senza rappresentanza del committente. La modifica proposta intende allineare la nozione contenuta nel Codice civile con quella contenuta nella legge 14 novembre 1941, n. 1442 (Istituzione di elenchi autorizzati degli spedizionieri), che invece già prevede espressamente l'attribuzione *ex lege* di poteri di rappresentanza in capo allo spedizioniere. L'aumentata complessità e il raggio di azione delle operazioni di spedizione rendono infatti nella pratica questa figura più aderente alle necessità del settore;
- b) la specificazione che un unico contratto di spedizione può avere a oggetto anche la stipula di più contratti di trasporto con diversi vettori.
La modifica proposta ha lo scopo di rendere la disciplina codicistica più conforme alla prassi commerciale, in cui sempre più di frequente -- specialmente nelle spedizioni internazionali -- lo spedizioniere non conclude un solo contratto di trasporto, né si avvale necessariamente di un solo vettore.

Art. 1739 - Obblighi dello spedizioniere

TESTO EMENDATO	TESTO PREVIGENTE
<p><u>Nell'esecuzione del mandato</u> lo spedizioniere è tenuto ad osservare le istruzioni del <u>mandante</u>.</p> <p>Lo spedizioniere non ha l'obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite, <u>salva espressa richiesta del mandante</u>.</p>	<p>Nella scelta della via, del mezzo e delle modalità di trasporto della merce, lo spedizioniere è tenuto a osservare le istruzioni del committente e, in mancanza, a operare secondo il migliore interesse del medesimo.</p> <p>Salvo che gli sia stato diversamente ordinato e salvi gli usi contrari, lo spedizioniere non ha obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite.</p> <p>I premi, gli abbuoni e i vantaggi di tariffa ottenuti dallo spedizioniere devono essere accreditati al committente, salvo patto contrario.</p>

All'articolo 1739, primi due commi, sono state apportate modifiche formali (sostituzione dell'espressione «committente» con «mandante», e di «diversamente ordinato» con «espressamente richiesto») al fine di conferire maggiore certezza alle fonti regolative del rapporto da ricercarsi nell'autonomia contrattuale delle parti.

È stato poi abrogato il terzo comma. Quest'ultima disposizione recepisce, nell'ambito della spedizione, il principio per cui il mandatario non può trarre vantaggi economici ulteriori e diversi rispetto a quelli consistenti nella retribuzione e nei compensi espressamente previsti (articolo 1713, primo comma, del codice civile). Ciò, in considerazione del fatto che, a differenza dell'appaltatore, lo spedizioniere non assume un rischio imprenditoriale e, quindi, non può lucrare della differenza tra quanto preventivato in termini di spesa e i risparmi che riesce poi ad ottenere.

Così chiarita la *ratio* della disposizione, va tuttavia considerato che essa risulta di difficile applicazione nella prassi, in quanto il committente, non avendo accesso alla contabilità dello spedizioniere, non può agevolmente verificare se quest'ultimo ha effettivamente conseguito vantaggi economici ulteriori e diversi rispetto a quelli consistenti nella retribuzione e nei compensi espressamente previsti. Ma soprattutto, detta disposizione risulta ampiamente superata posto che il «patto contrario» ricorre nelle clausole generali di contratto largamente diffuse, ritenute valide, e non vessatorie, che riconoscono la «esclusiva spettanza» allo spedizioniere dei premi, abbuoni, e altri analoghi cespiti.

Art. 1741. - Spedizionario vettore

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

Con riguardo all'Art. 1741 è stato integrato il comma 1, al fine di richiamare in modo espresso la disciplina dettata dall'articolo 1696 del codice - che stabilisce un limite al *quantum* risarcibile in caso di danni derivanti al mandante da perdita ovvero da avaria delle cose - e dalle convenzioni applicabili allo specifico trasporto. In questo confermando e specificando ulteriormente il principio enucleato nella prima parte del comma.

L'emendamento così approvato è completato con l'intervento sull'articolo 1696.

Art. 1696. - Limiti al risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate Spedizioniere vettore

TESTO APPROVATO	TESTO PREVIGENTE
<p>Il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna.</p> <p>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 <u>terrestri</u> e all'importo di cui all'articolo 23, paragrafo 3, della Convenzione <u>relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada, con Protocollo, firmata a Ginevra il 19 maggio 1956</u>, ratificata ai sensi della legge 6 dicembre 1960, n.1621, nei trasporti internazionali <u>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.</u></p> <p><u>Nel caso il trasporto venga effettuato per il tramite di più mezzi vettoriali di natura diversa e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore non può in ogni caso essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali e a 3 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti internazionali.</u></p> <p><u>Le disposizioni dei commi primo, secondo e terzo non sono derogabili</u> a favore del vettore se non nei casi e con le modalità previsti dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili.</p> <p>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».</p>	<p>Il danno derivante da perdita o da avaria (1693) si calcola secondo il prezzo corrente (1474) delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna.</p> <p>Il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a un euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta o avariata nei trasporti nazionali ed all'importo di cui all'articolo 23, comma 3, della Convenzione per il trasporto stradale di merci, ratificata con legge 6 dicembre 1960, n. 1621, e successive modificazioni, nei trasporti internazionali.</p> <p>La previsione di cui al comma precedente non è derogabile a favore del vettore se non nei casi e con le modalità previste dalle leggi speciali e dalle convenzioni internazionali applicabili.</p> <p>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.</p>

L'intervento all'Art. 1696 è volto a correggere le aporie della riforma realizzata con il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, che aveva circoscritto al solo trasporto stradale la disciplina dell'ammontare del risarcimento. Con la modifica approvata, tale disciplina è estesa a tutte le forme di trasporto, compreso quindi il trasporto aereo, marittimo, fluviale e ferroviario. Secondo parte della dottrina, questa estensione potrebbe essere ricavata, in via interpretativa, già dal testo originario: la modifica in esame si propone di eliminare ogni dubbio interpretativo al riguardo, rendendo la disposizione più razionale ed equa.

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

TESTO APPROVATO	TESTO PREVIGENTE
<p>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. <u>Tale privilegio può essere esercitato anche su beni oggetto di un trasporto o di una spedizione, diversi da quelli per cui è sorto il credito purché detti trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative.</u></p> <p>I crediti derivanti dall'esecuzione del mandato hanno privilegio sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l'esecuzione del mandato.</p> <p>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.</p> <p>Si applicano a questi privilegi le disposizioni del secondo e del terzo comma dell'articolo 2756.</p> <p><u>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.</u></p> <p>(... omissis ...)</p>	<p>I crediti dipendenti dal contratto di trasporto e quelli per le spese d'imposta anticipate dal vettore hanno privilegio sulle cose trasportate finché queste rimangono presso di lui.</p> <p>I crediti derivanti dall'esecuzione del mandato hanno privilegio sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l'esecuzione del mandato.</p> <p>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.</p> <p>Si applicano a questi privilegi le disposizioni del secondo e del terzo comma dell'art. 2756.</p> <p>(... omissis..)</p>

La modifica proposta riguarda la disciplina dei privilegi, che l'articolo 2761 del codice detta per la tutela dei crediti del mandatario (categoria in cui, come si è detto, è compreso lo spedizioniere, ad eccezione dello spedizioniere-vettore, disciplinato dalle norme sul contratto di trasporto), del vettore, del depositario e del sequestratario.

L'intervento al primo comma afferma il criterio dell'unicità del contratto quale condizione per estendere il privilegio a beni oggetto di diverse spedizioni o trasporti (la cui disciplina, come si è detto, è applicabile allo spedizioniere-vettore). La *ratio* del privilegio consiste nella stretta relazione tra la detenzione della cosa oggetto del contratto e il contratto stesso, che costituisce la fonte del credito.

In particolare, a partire dalla sentenza della sezione III civile della Corte di cassazione n. 13905 del 28 giugno 2005, si è affermato in via giurisprudenziale il principio per cui la già menzionata «stretta relazione» può ritenersi sussistente anche rispetto a beni oggetto di un trasporto diverso da quello per cui è sorto il credito, purché detti trasporti costituiscano esecuzione di un unico contratto per una pluralità di prestazioni. Il terzo comma che si intende inserire nell'articolo 2361 del Codice civile prevede, pertanto, il recepimento del principio giurisprudenziale esposto.

La modifica, attraverso la condizione che «detti trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative», assolve a un importante sgravio di contenzioso liberando risorse a vantaggio del recupero di competitività del settore.

In secondo luogo, è stato inserito un nuovo quinto comma, secondo il quale, qualora lo spedizioniere abbia provveduto a pagare i diritti doganali per conto del proprio mandante, nell'esercizio di detto credito essi mantengono il privilegio generale previsto in favore dello Stato.

La modifica è apparsa necessaria per rafforzare la tutela del rappresentante doganale che, come è noto, anticipa, per prassi, i diritti doganali e si espone dunque a un notevole rischio economico.



A.B.S.E.A.
ASSOCIAZIONE BOLOGNESE
SPEDIZIONIERI E AUTOTRASPORTATORI

Oggetto: Attività di spedizione – Limite di responsabilità vettoriale – Rappresentanza – Crediti privilegiati – Art.30 bis D.L. n.152/2021 convertito con L. 29.12.2021, n.233 su S.O. alla G.U. n.310 del 31.12.2021.

Con la legge di conversione del cd Decreto PNRR in oggetto sono state approvate modifiche al Codice Civile riguardanti il contratto di spedizione merci.

Si tratta di disposizioni che avevano fatto parte di un DDL proposto dal Cnel; l'Ente le aveva raccolte dalla Fedespedi nell'ambito della ricognizione sulle semplificazioni per la logistica che aveva svolto due anni fa assieme a Confetra.

La previsione delle stesse era stata inoltre inserita nella Missione 3 Componente 2 "Intermodalità e Logistica" nell'ambito della riforma 2.3 del PNRR.

Le modifiche consentono di fluidificare i rapporti tra i committenti e le imprese di spedizione, limitando anche il rischio di ricorso al contenzioso.

Di seguito si illustrano gli articoli del Codice Civile modificati.

Limite della responsabilità vettoriale – Articolo 1696 – Finora il limite di responsabilità del vettore per la perdita e l'avaria della merce trasportata previsto nel Codice si riferiva esclusivamente ai trasporti stradali nazionali (1 euro al chilogrammo) e internazionali (8,33 diritti speciali di prelievo al chilogrammo ai sensi della CMR). L'articolo è stato ora integrato con la previsione del limite anche per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari con espreso richiamo alle Convenzioni internazionali e alle leggi nazionali applicabili. Inoltre è stato previsto un limite anche per i trasporti intermodali, stabilendo che quando il trasporto avviene con mezzi di vario tipo e non sia possibile distinguere in quale fase del trasporto si sia verificato il danno, il risarcimento dovuto dal vettore è pari ad 1 euro al chilogrammo nei trasporti nazionali e 3 euro al chilogrammo per i trasporti internazionali.

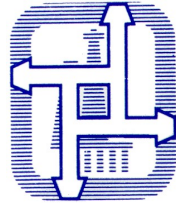
Rappresentanza – Articolo 1737 – Viene espressamente previsto che lo spedizioniere possa concludere i contratti di trasporto anche in nome e per conto del mandante, ossia con rappresentanza diretta, e non solo per conto del mandante (rappresentanza indiretta); l'integrazione è coerente con quanto previsto nella Legge istitutiva dell'attività di spedizione che ha previsto fin dall'origine la rappresentanza diretta (articolo 1 L.1442/1941); è stato inoltre previsto, in linea con quanto avviene oggi nella pratica, che uno stesso contratto di spedizione possa avere ad oggetto una pluralità di contratti di trasporto.

Obblighi dello spedizioniere - articolo 1739 – L'articolo è stato riscritto per un miglioramento formale; la previsione dell'accredito al committente, salvo patto contrario, degli abbuoni, premi e vantaggi di tariffa ottenuti dallo spedizioniere era una disposizione di difficile riscontro ed è stata soppressa, stante comunque il principio dell'articolo 1713 di obbligo del rendiconto del mandatario.

Spedizioniere vettore – 1741 – Importante l'integrazione dell'articolo sullo spedizioniere vettore laddove rinvia al limite di responsabilità vettoriale di cui all'articolo 1696.

Crediti dello spedizioniere – 2761 – L'articolo sulla disciplina dei crediti privilegiati è stato integrato con la previsione del privilegio per lo spedizioniere accanto a quelli già previsti del vettore, del mandatario, del depositario e del sequestratario; in particolare è stato previsto il privilegio sulle cose trasportate per i crediti dipendenti dal contratto di spedizione e per quelli relativi alle spese d'imposta anticipate dallo spedizioniere; inoltre il privilegio può essere esercitato anche su beni oggetto di un trasporto o una spedizione diversi da quelli per cui è sorto il credito, purché si tratti di trasporti o spedizioni rientranti in un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative.

RIF. 2 – 2022



A.B.S.E.A.
ASSOCIAZIONE BOLOGNESE
SPEDIZIONIERI E AUTOTRASPORTATORI

