



**NELLE ENI LIVE STATION PUOI  
CONNETTERTI IN VELOCITÀ**

Con il nuovo **Eni Live Wi-Fi**, negli Eni Café navighi velocemente e per tutto il tempo di cui hai bisogno. Che sia per una pausa o per lavoro.

Scopri di più su [enilivestation.com](http://enilivestation.com)



Puoi farci anche rifornimento.



[www.portoravennanews.com](http://www.portoravennanews.com)

*mensile*  
**porto di  
ravenna**

*il porto dell'Emilia Romagna*

**FOCUS**  
**SPEDIZIONIERI**  
Riforma del Codice Civile  
le novità del contratto  
di trasporto e spedizione

**maggio 2022**





**The INTERNATIONAL  
PROPELLER CLUB**  
*Port of Ravenna*

Sala Cavalcoti della Camera di Commercio  
venerdì 20 maggio ore 14,30

# “green ports: dealing with the future”

**XVII Convention Nazionale The International Propeller Clubs**

L'obiettivo della Convention è quello di rappresentare quanto si sta facendo nei porti europei nonché nella portualità italiana in tema di sostenibilità ambientale con un focus particolare sul Porto di Ravenna.

## Programma

### Ore 14:30 **Saluti introduttivi**

- Presidente Propeller Clubs – Umberto Masucci (moderatore)
- Assessore ai Trasporti della Regione Emilia Romagna – Andrea Corsini
- Sindaco di Ravenna – Michele De Pascale
- Presidente della AdSP – Daniele Rossi
- Capo di Stato Maggiore della Marina Militare – Ammiraglio di Squadra Enrico Credendino
- Commissario della Camera di Commercio – Giorgio Guberti
- Ports, Logistics & Competition Assarmatori – Luca Brandimarte

### Ore 15:05 **Interventi**

#### Ore 15:05 **Prima Sessione**

- Area Director South Europe DEMA – Jan Vandenbroeck
- Presidente Assoport – Rodolfo Giampieri
- Sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare – Ammiraglio di Squadra Giuseppe Berutti Bergotto

### Ore 15:50 **Coffee break**

#### Ore 16:05 **Seconda Sessione**

- AdSP Ravenna – Mario Petrosino (Direttore Operativo)
- QINT'X Holding – Alberto Bernabini – *progetto “Agnes” a Ravenna*
- SAPIR – Riccardo Sabadini (Presidente) e Ing. Davide Serrau (Direttore Asset e Sviluppo SAPIR)
- Ansep Unitam – Simona Giovagnoni (Segretario Generale)  
*I rifiuti prodotti dalle navi come risorsa in porti sostenibili e circolari*
- Relazione conclusiva: Ammiraglio Ispettore Capo Com.te Generale C.P. Nicola Carlone

NELL'AMBITO DI:



IN COLLABORAZIONE CON:



Camera di Commercio  
Ravenna

# Nuove norme in tema di contratti di trasporto e spedizione



di **Simone Bassi**  
Avvocato

La Legge 29 dicembre 2021 n. 233, di conversione del Decreto Legge 6 novembre 2021 n. 152, ha introdotto con l'art. 30 bis una riforma della disciplina codicistica del contratto di trasporto e, particolarmente, del contratto di spedizione fortemente voluta dalle associazioni di categoria degli spedizionieri.

La riforma del codice civile di cui si tratta è entrata in vigore il 14.01.2022.

L'evoluzione del settore del trasporto internazionale richiedeva un intervento sulla normativa di settore, soprattutto lato spedizionieri, per tentare di adeguare il più possibile la disciplina alla prassi della realtà operativa e per tentare di uniformare o avvicinare detta disciplina a quella degli altri paesi.

La riforma va ad incidere sulle disposizioni di cui agli artt. 1696 (Limiti al risarcimento del danno per perdita o avaria delle cose trasportate), 1737 (Nozione), 1739 (Obblighi dello spedizioniere), 1741 (Spedizioniere vettore) e 2761 (Crediti del vettore, dello spedizioniere, del mandatario, del depositario e del sequestratario) del codice civile.

L'impatto della riforma interessa sia gli spedizionieri che i mandanti (clienti) con notevoli implicazioni anche di natura pratica.

La modifica della disciplina del contratto di spedizione riprende sostanzialmente, ma non del tutto, i contenuti di una precedente proposta di legge formulata dal CNEL (Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro) alla quale hanno lavorato anche spedizionieri ravennati.

Per comprendere le motivazioni (macroeconomiche) alla base dell'intervento legislativo dobbiamo tenere presente che la modifica del codice civile si colloca nel solco attuativo della componente 2 della Missione 3 del PNRR intitolata all'intermodalità e logistica integrata.

Secondo il legislatore, si legge nella relazione al Senato, la nuova disciplina giuridica delle figure contrattuali tipiche degli operatori della logistica (in particolare, il trasporto e la spedizione) dovrebbe consentire di conseguire gli scopi di efficienza e di competitività del settore cui tende per l'appunto il PNRR.

Andiamo dunque a vedere nel merito la riforma di cui si tratta.



## LE MODIFICHE ALL'ARTICOLO 1696 C.C. IL NUOVO LIMITE DI RISARCIMENTO

Anzitutto facciamo un po' di ripasso.

Rimane invariata la previsione secondo la quale: *“Il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna”*.

Le componenti del danno patrimoniale sono il danno emergente, ossia la perdita subita ed il lucro cessante, ossia il mancato guadagno.

Parte della Dottrina riteneva e ritiene, me compreso, che il calcolo del danno da trasporto si debba effettuare solo con riferimento alla componente del danno emergente (e non del lucro cessante) e solo mediante riferimenti oggettivi come ad esempio i listini di borsa merci o il prezzo medio praticato al luogo e al tempo della riconsegna.

La giurisprudenza maggioritaria ha però oramai da tempo affermato che, in materia di trasporto di cose, in caso di responsabilità vettoriale, vada risarcito tanto il danno emergente derivato al destinatario dalla perdita delle cose da parte del vettore, che può calcolarsi in base alle fatture emesse dal mittente nei confronti del destinatario, quanto il lucro cessante, che deve invece essere provato rapportandolo al soggetto danneggiato.

Detto questo, l'intervento sull'art. 1696 c.c. aveva la finalità di correggere alcune distorsioni della riforma operata con il decreto legislativo 286 del 2005 ed estenderne l'applicazione anche alla figura dello spedizioniere-vettore, come vedremo in seguito.

Il secondo comma dell'art. 1696 c.c. chiarisce ora che il limite di cui alla prima parte della disposizione trova applicazione solo con riferimento alle perdite o avarie della merce occorse in occasione di un trasporto *“terrestre”* e che la disciplina in materia contenuta nelle convenzioni internazionali e nelle leggi speciali relative a ciascuna altra modalità di trasporto si applica solo con riferimento alle perdite o avarie intervenute nell'esecuzione di trasporti con la specifica modalità cui la convenzione internazionale o la legge speciale si riferisce.

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 stradali, ovvero il limite previsto dall'articolo 23 comma 3 della CMR e successive modificazioni per i trasporti internazionali stradali.

Nella CMR, quando, in virtù delle disposizioni di detta convenzione, il vettore è tenuto a pagare un'indennità

per perdita totale o parziale della merce, tale indennità è calcolata in base al valore della merce nel luogo e nel tempo in cui il vettore l'ha ricevuta (e non al luogo e al tempo della riconsegna come nelle previsioni dell'art. 1696 c.c.).

Si precisa altresì che il valore della merce è stabilito in base al corso in borsa o, in mancanza, in base al prezzo corrente sul mercato, o, in mancanza di entrambi, in base al valore ordinario delle merci della stessa natura e qualità.

Il limite risarcitorio CMR è stato introdotto con il Protocollo di Ginevra del 5 luglio 1978 ed è pari a 8,33 Diritti Speciali di Prelievo per chilo di merce perduta o danneggiata.

Il DSP è un particolare tipo di valuta virtuale (non esiste fisicamente) il cui valore è ricavato da un paniere di valute nazionali, rispetto alle quali si calcola una sorta di *“comune denominatore”*: il risultato è il valore dei DSP.

La quotazione è variabile. Possiamo dire che un DSP si aggira oggi sui euro 1,25 e quindi il limite CMR è oggi pari a circa euro 10 per chilo.

Sono poi, appunto, fatti salvi e ben distinti i limiti previsti dalle convenzioni internazionali o dalle leggi nazionali applicabili per i trasporti aerei, marittimi, fluviali e ferroviari.

Ricordiamo, ad esempio, il limite di cui alle cd. Hague and Visby Rules nel trasporto marittimo, pari a 2 d.s.p. per ogni chilogrammo (più o meno euro 2,50) ovvero 666,67 d.s.p. per unità o collo (più o meno euro 833). Si introduce poi una precisa disciplina della limitazione della responsabilità nel trasporto multimodale.

La giurisprudenza italiana ormai di regola ritiene che il trasporto multimodale sia interamente ed esclusivamente disciplinato dalle norme del codice civile.

Nel testo previgente, dunque, nel caso in cui non vi fosse una deroga da parte di leggi speciali o convenzioni internazionali, la giurisprudenza finiva per applicare il limite generale di un euro per chilogrammo per i trasporti nazionali e 8,33 DSP per i trasporti internazionali.

Nel nuovo testo dell'articolo 1696 c.c. si stabilisce 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”*.

Vedremo fra poco che il tutto si applica anche agli spedizionieri-vettori che sono dunque chiamati ad una verifica accurata delle proprie coperture assicurative.

## LE NOVITÀ IN MATERIA DI CONTRATTO DI SPEDIZIONE.

### NOZIONE

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). In realtà nulla vietava anche prima che ciò accadesse. 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.

Un tema frequente al proposito è la conclusione di contratti di utilizzazione di equipment (tradizionalmente containers) nell'ambito del contratto di trasporto marittimo di carichi unitizzati e la responsabilità in tema di detention e demurrage.

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 e quindi spesso forma scritta).

E' importante ben comprendere la differenza tra agire per conto o nell'interesse del mandante e agire invece in nome del mandante.

Se è attribuita la rappresentanza (cioè il potere di agire in nome del mandante) tutti gli effetti obbligatori del contratto si producono direttamente in capo al mandante (art. 1388 c.c. richiamato dall'art. 1704 c.c.). A tale scopo sarà però necessaria la cd. spendita del nome ovvero la dichiarazione degli estremi del soggetto rappresentato.

Diversamente, l'agire senza rappresentanza (per conto o nell'interesse) fa sì che gli effetti obbligatori del contratto si producano in capo al mandatario spedizioniere.



## OBBLIGHI DELLO SPEDIZIONIERE

In via generale possiamo dire che la riforma è qui improntata al fatto che l'unico punto di riferimento per la individuazione delle obbligazioni dello spedizioniere sono le istruzioni del mandante.

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 però il riferimento (ormai desueto e foriero di contenziosi) 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.

La norma mette ora in chiaro che non vi è un obbligo ad assicurare, ponendo dunque a carico del mandante l'onere di fornire istruzioni precise ed univoche in merito alla stipulazione della copertura assicurativa.

Nessuna prassi determinata da usi potrà essere dunque più invocata al proposito.

Altresì, sparisce il riferimento all'operare, in assenza di istruzioni del committente, *"secondo il miglior interesse del medesimo"*.

Se da un lato ciò dovrebbe indurre i committenti/mandanti a dare istruzioni precise, in verità non si vede come dovrebbe agire uno spedizioniere in mancanza di istruzioni se non diligentemente a favore del mandante. Probabilmente la soluzione è che in caso di mancanza di istruzioni, lo spedizioniere si deve fermare e chiederle.

La sostituzione dell'espressione "committente" con "mandante" e "diversamente ordinato" con "espressa richiesta" ai primi due commi dell'art. 1739 c.c. mira a valorizzare l'istituto del mandato e, più in generale, l'autonomia delle parti.

Sulla soppressione del terzo comma dell'articolo 1739 c.c. (ossia del principio secondo cui il mandatario non possa trarre vantaggi economici ulteriori e diversi rispetto a quelli consistenti nel compenso pattuito) la relazione illustrativa chiarisce che il committente, non

avendo accesso alla contabilità dello spedizioniere, non può *"effettivamente verificare se questo ha effettivamente conseguito vantaggi economici ulteriori e diversi rispetto a quelli consistenti nella retribuzione e nei compensi effettivamente previsti"*.

Inoltre, la precedente formulazione dell'articolo risultava *"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, degli abbuoni e di altri analoghi cespiti"*.

Diciamo che si è voluto abrogare un modello assolutamente non più gestibile e sicuramente non al passo coi tempi.

In realtà però il far sparire la previsione secondo la quale *"I premi, gli abbuoni e i vantaggi di tariffa ottenuti dallo spedizioniere devono essere accreditati al committente, salvo patto contrario"* ha forte incidenza su altri fattori.

Infatti, questo elemento non è trascurabile, anzi, se pensiamo a tutta la giurisprudenza sorta per la individuazione della figura dello spedizioniere vettore soprattutto con riferimento alla cd. rivendita del nolo.

## LO SPEDIZIONIERE-VETTORE

L'ipotesi in esame è nota: *"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"*.

La modifica apportata all'articolo 1741 c.c. prevede ora espressamente 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.





## I CREDITI DELLO SPEDIZIONIERE

Anzitutto l'intervento di modifica dell'art. 2761 c.c. è volto ad espressamente ricomprendere i crediti dello spedizioniere nel medesimo novero di quelli del vettore, del mandatario, del depositario e del sequestratario.

Crediti che godono del privilegio speciale di cui diremo.

La previsione espressa toglie ogni dubbio, stante che comunque, in precedenza, si era sempre più affermata in giurisprudenza l'estensione del privilegio di cui si tratta anche al contratto di spedizione quale sub-specie del contratto di mandato.

Il privilegio è una tra le cause di prelazione (o di preferenza nella soddisfazione del creditore) che costituisce garanzia patrimoniale su determinati beni del debitore in relazione alla causa del credito.

Nel nostro caso gli elementi essenziali per la sussistenza del privilegio di cui si tratta sono:

- 1) che il credito attenga al contratto di spedizione
- 2) che venga esercitato sulle cose spedite
- 3) che detti beni si trovino nella detenzione (anche mediata) dello spedizioniere.

Il privilegio è opponibile ai terzi, ovvero anche ai proprietari delle merci spedite se diversi dai debitori.

Viene attivato con l'esercizio del cd. diritto di ritenzione e può portare alla vendita satisfativa in applicazione delle norme in tema di relizzazione del pegno.

Vale la pena di ricordare, perchè purtroppo può essere frequente, quanto oramai consolidato in giurisprudenza in ipotesi di fallimento del mandante.

*“L'art. 53 l. fall., se pure riconosce ai creditori privilegiati assistiti dal diritto di ritenzione la possibilità di procedere, pendente la procedura concorsuale, alla vendita del bene, non la configura come esplicazione di autotutela in senso proprio, come avviene al di fuori del fallimento, perché richiede l'accertamento del credito nelle forme dell'insinuazione allo stato passivo e perché assoggetta la vendita del bene gravato dal privilegio all'autorizzazione ed ai criteri direttivi del giudice delegato, a fronte della concorrente legittimazione del curatore; onde il ricavato dalla vendita, quand'anche il bene*

*gravato sia venduto direttamente dal creditore, non viene immediatamente incassato in via autosatisfattiva dal medesimo, ma ripartito attraverso il piano di riparto, nel rispetto dell'ordine delle cause di prelazione” (Cassazione civile, sez. I, 18/12/2006, n. 27044).*

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, come detto, ma anche 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.

La precisazione si inserisce nel solco della giurisprudenza tracciato con la sentenza della Suprema Corte n. 13905 del 28 giugno 2005 secondo la quale, in sintesi: a) il privilegio è attuabile sulle cose che il vettore (ed oggi anche lo spedizioniere) 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 (ed oggi anche di spedizione) richiedono soltanto che la causa del credito sia il trasporto (nel nostro caso “la spedizione”), 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 (o spedizioni) costituiscono esecuzione di un unico contratto.

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

Una rilevante precisazione attiene ai crediti relativi al pagamento dei diritti doganali e si prevede che: “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” ovvero il privilegio generale previsto a favore dello Stato sui beni mobili del debitore.



