

Ania

Associazione Nazionale
fra le Imprese Assicuratrici

Ripercussioni assicurative e conseguenze sanzionatorie della violazione del divieto di doppia sub-vezione nel trasporto terrestre

▲lessandro Morelli

Direttore Tecnico SIAT / Responsabile Trasporti e Aviazione UnipolSai

Contratto di autotrasporto e sub-vezione

- Il vettore può eseguire direttamente la prestazione di trasporto o avvalersi di sub-vettori
- Fino al dicembre 2014 non esisteva una definizione normativa di contratto di sub-vezione o sub-trasporto, né nel Codice Civile (artt. 1683 – 1702), né nella legislazione speciale (D.lgs. 21 novembre 2005 n. 286)
- Definizione fornita dalla giurisprudenza di merito (Cassazione 7/5/2006, n.2529), accolta poi dalla dottrina:

“Si ha il contratto di trasporto con sub-trasporto quando il vettore, impegnatosi ad eseguire il trasporto delle cose dal luogo di consegna a quello di destinazione, esegue con propri mezzi soltanto una parte di esso, avvalendosi quanto al resto dell’opera di altro vettore, col quale conclude in nome e per conto proprio un contratto di sub-trasporto, nel quale assume la veste di mittente e che opera indistintamente dal primo, non istituendosi alcun rapporto tra l’originario mittente ed il vettore del sub-trasporto, che di fronte a quello agisce come ausiliario del vettore originario”.
- ➔ Il contratto di sub-trasporto: “contratto che il vettore stipula in nome e per conto proprio con un altro operatore, affinché parte o tutta la prestazione di trasporto da lui dovuta in forza di un precedente contratto di trasporto venga eseguita da quest’ultimo”.

La catena del trasporto in Italia

- Grande frammentazione degli operatori del trasporto
- Conseguenze negative derivanti dalla lunghezza della filiera del trasporto: margini economici che si riducono quanto più il vettore si trova avanti nella filiera → rischio di trasporto eseguito senza mezzi e perizia necessari → a scapito della sicurezza
- Intervento del legislatore a fine 2014 : Legge 23 dicembre 2014 n. 190 (c.d. Legge di stabilità 2015)

Contratto di autotrasporto e sub-vezione

Il legislatore è intervenuto in materia di autotrasporto con la Legge 23 dicembre 2014 n. 190 (c.d. legge di stabilità 2015), art. 247, che ha apportato modifiche al D. Lgs. 286/2005:

- Introdotta la definizione normativa di sub-vettore, con l'aggiunta della lettera e-bis) nell'art. 2, comma 1 del D. lgs. 286/2005:
e-bis) sub-vettore, l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata a eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale nel territorio italiano, che, nel rispetto del regolamento (CE) n. 1072/2009, svolge un servizio di trasporto su incarico di altro vettore,
- Fissata disciplina della sub-vezione (sub-vettura) con l'aggiunta dell'art. 6-ter al D.Lgs 286/2005.

Contratto di autotrasporto e sub-vezione

Disciplina della sub-vettura (art. 6-ter):

1. **Il vettore** incaricato della prestazione di un servizio di trasporto **può avvalersi di sub-vettori** nel caso in cui **le parti concordino**, alla stipulazione del contratto o in corso di esecuzione dello stesso **di ricorrere alla sub-vettura....**
2. **In mancanza dell'accordo** di cui al comma 1, in caso di affidamento da parte del vettore di eventuale sub-vettura **il contratto può essere risolto per inadempimento, ...**
3. **Il sub-vettore non può a sua volta affidare ad altro vettore** lo svolgimento della prestazione del trasporto. In caso di **violazione** di tale divieto **il relativo contratto è nullo ...**
4. All'impresa di trasporto che effettua trasporti di **collettame** mediante raggruppamento di **più partite o spedizioni**, **ciascuna di peso non superiore a 50 quintali** con servizi che implicano la **rottura del carico**, intesa come scarico delle merci dal veicolo per la loro suddivisione e il successivo carico su altri mezzi, è **concessa la facoltà di avvalersi** per l'esecuzione, in tutto o in parte, delle prestazioni di trasporto **di uno o più sub-vettori** dopo ogni rottura del carico.

Inoltre, le definizioni di vettore e committente (art. 2, comma 1 lettere b) e c) del D. Lgs. 286/2005) vengono integrate (dalla Legge di Stabilità):

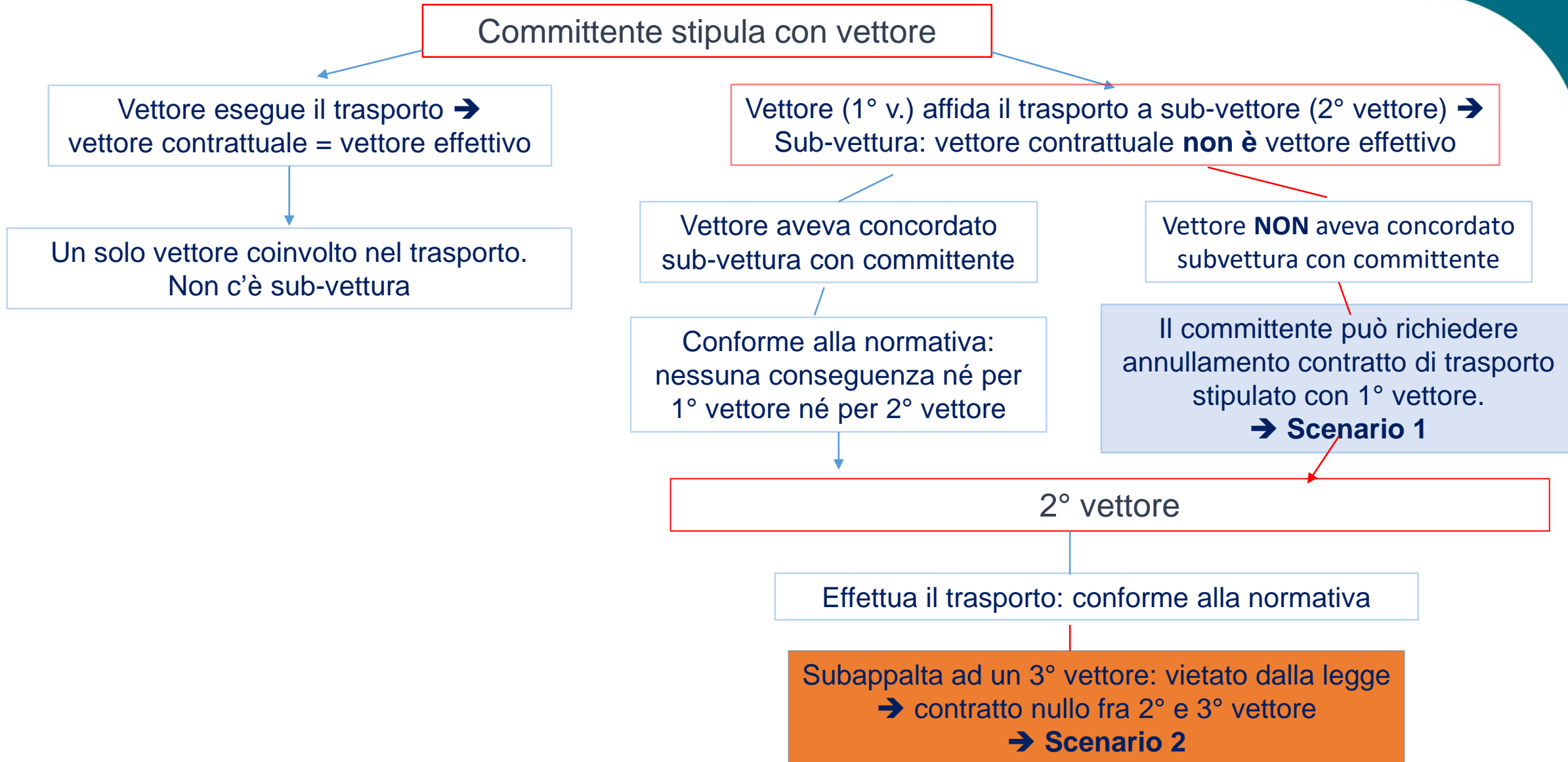
- b) ... Si considera vettore l'impresa iscritta all'albo... associata ad una cooperativa, aderente ad un consorzio o parte di una rete di imprese, nel caso in cui esegua prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento cui aderisce
- c) ... Si considera committente anche l'impresa iscritta all'albo ...che stipula contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimento e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto

Contratto di autotrasporto e sub-vezione

In sintesi:

- ❖ Il vettore può avvalersi di sub-vettori solo nel caso in cui tra committente e vettore si sia concordato, alla stipulazione del contratto o nel corso dell'esecuzione dello stesso, di ricorrere alla subvettura.
- ❖ In mancanza di accordo, qualora si sia fatto ricorso alla subvettura, il contratto tra vettore e committente può essere risolto dal committente per inadempimento → contratto rescindibile ma valido
- ❖ Il subvettore non può affidare a sua volta ad altro vettore lo svolgimento della prestazione di trasporto. In caso di violazione di tale divieto il relativo contratto (tra 2° vettore e 3° vettore) è nullo.
- ❖ Eccezioni:
 - ❑ Trasportatori che fanno trasporti di collettame
 - ❑ Trasportatori associati o partecipanti a cooperative, consorzi o a reti si considerano vettori (**quindi ancora primo vettore**)
 - ❑ Trasportatori che fanno attività logistica si considerano committenti (**quindi non ancora primo vettore**)

Vettore contrattuale e vettore effettivo – la sub-vettura



Impatti sulle coperture RC Vettore

Il committente può richiedere annullamento contratto di trasporto stipulato con 1° vettore.

→ **Scenario 1**

2° vettore subappalta ad un 3° vettore: vietato dalla legge → contratto nullo fra 2° e 3° vettore

→ **Scenario 2**

Nello **scenario 2** vi sono 3 distinti contratti di trasporto:

- Committente – 1° v.
- 1° v. – 2° v.
- 2° v. – 3° v.

Polizza RC 1° vettore

Polizza RC 2° vettore

Polizza RC 3° vettore

Polizza RCV 2006

- responsabilità contrattuale per perdita o avaria merci: presuppone contratto di trasporto
- incluso il caso di sub-vezione, salvo diritto di rivalsa assicuratore verso sub-vettore
- salvaguardia rivalsa (1916 C.C.)

Scenario 1 non dovrebbe avere impatto fino all'eventuale risoluzione: il contratto di trasporto è valido sino a quel momento.

Dall'annullamento non c'è più contratto di trasporto → polizza non più operativa

Possibile pregiudizio azione di rivalsa se sub-vettura senza accordo committente configurasse colpa grave del 1° vettore (ma 1696 C.C. richiede nesso di causalità fra colpa grave e perdita o avaria della merce per non applicare il limite)

Scenario 1 non ha impatto poiché contratto fra 1° e 2° vettore - su cui si basa la polizza - è comunque valido, anche dopo eventuale risoluzione del contratto fra committente e 1° vettore.

Scenario 2 non ha impatto sulla validità della polizza che si basa sul contratto - valido - fra 1° e 2° vettore

→ **Polizza operativa**, ma possibile opporre pregiudizio alla rivalsa (il contratto stipulato dal 2° v con il 3° è nullo).

→ **Effetto della violazione di legge?**

Scenario 1 non ricorre

Scenario 2 ha impatto poiché contratto di trasporto in base al quale 3° vettore assume responsabilità è nullo → manca presupposto polizza RCV

Il 3° vettore non ha assunto responsabilità contrattuale ex 1693 CC ma ha diversa responsabilità: extra-contrattuale ex 2043 C.C. (non gode della limitazione ex art. 1696, ma inversione onere della prova) → non rientrante nella polizza RCV

Impatti sulle coperture RC Vettore

Altri aspetti:

- ❖ Nel caso di sub-vettura non consentita, si è in presenza di colpa grave?
- ❖ In tal caso qual è il limite di responsabilità applicabile?

- ❖ Dubbio se colpa grave a carico del primo vettore che ha ceduto il trasporto senza accordo
- ❖ Verosimile la colpa grave a carico del secondo vettore che ha ceduto il trasporto ed anche del terzo vettore che lo ha assunto, entrambe in violazione di legge
- ❖ Da verificare tuttavia che ne fossero consapevoli

- ❖ Art. 1696 comma 4 non consente limitazione della responsabilità vettoriale «ove sia fornita la prova che la perdita o l'avaria della merce sono stati determinati da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti e preposti,...»
- ❖ Nesso di causalità fra colpa grave e perdita o avaria della merce
- ❖ Pregiudizio all'azione di rivalsa dell'assicuratore del primo vettore

- ❖ Ad oggi non risultano pronunce di giudici sulla materia

Ania

Associazione Nazionale
fra le Imprese Assicuratrici

Grazie per l'attenzione

Ripercussioni assicurative e conseguenze sanzionatorie della
violazione del divieto di doppia subvezione nel trasporto terrestre

Alessandro Morelli

Milano, 17 Maggio 2018