



•ALERT•

19 MARZO 2019

Globalink Transportation and Logistics Worldwide LLP v DHL Project and Chartering Ltd [2019] EWHC 225 (Comm).

In data **29 gennaio 2019**, la High Court ha reso una pronuncia che presenta profili di grande interesse per gli **spedizionieri internazionali** che stipulano con i propri mandanti *freight forwarding agreements* soggetti a diritto inglese. Il tema sottoposto al vaglio della High Court, che già in passato era stato incidentalmente dibattuto nel *case law* inglese ma che non era ancora stato risolto in principalità, è il seguente: è possibile estendere la c.d. “*no set-off against freight rule*”, oltre che ai crediti dei vettori per i noli, anche ai crediti vantati dallo spedizioniere nei confronti del proprio mandante?

La questione è certamente di interesse, visto che l’inclusione dei **crediti degli spedizionieri** nel campo di applicazione della norma (che vieta la compensazione tra i crediti vantati dai soli vettori per i noli e gli eventuali contro-crediti degli aventi diritto al carico, ad esempio per perdita o avaria della merce) rappresenta un’importante tutela rispetto alle pretese -fondate o meno- dei mandanti.

IL CASO

La società Sinopec incaricava lo spedizioniere DHL di provvedere al trasporto dalla Cina di macchinari ed altri elementi di ingenti dimensioni destinati ad un impianto di raffinazione in Kazakistan (Atyrau – Mar Caspio). DHL, a sua volta, incaricava Globalink, quale sub-spedizioniere, per l’organizzazione del trasporto sulla tratta finale: Mar Nero – Atyrau. Nel corso del trasporto una delle chiatte, che trasportavano



i suddetti elementi, non riusciva a completare l’ultima parte del tragitto a causa dell’eccessivo pescaggio, che non consentiva il passaggio lungo il canale Urali-Mar Caspio che, peraltro, di lì a poco, sarebbe stato chiuso per il periodo invernale. Le parti decidevano, quindi, di procedere allo stoccaggio dei materiali in attesa della riapertura della via d’acqua per poi procedere alla riconsegna a destino.

In giudizio DHL riconosceva gli importi dovuti a Globalink, ma ne rifiutava il pagamento opponendo in compensazione il proprio contro-credito per danni da inadempimento derivanti dal ritardo nell’arrivo della seconda chiatte.

“NO SET-OFF RULE AGAINST FREIGHT”

L’High Court of Justice ha escluso che il principio “*no set-off against freight rule*” (cfr. *The Aries* [1977] 1 WLR 185), in virtù del quale non è possibile opporre la **compensazione di controcrediti** nei confronti di somme dovute a titolo di nolo-transporto, possa applicarsi al credito vantato dallo spedizioniere nei confronti del proprio mandante.

La decisione rileva, in primo luogo, per aver sottolineato la diversa natura giuridica del contratto di spedizione rispetto a quello di trasporto: lo spedizioniere, infatti, non si obbliga ad eseguire la prestazione ma ad organizzare il trasporto del carico del proprio cliente (*to arrange the transportation of its Client’s cargo*); in secondo luogo, per aver affermato che la “*no set-off against freight rule*” rappresenta un principio di carattere eccezionale invocabile nel solo ambito del contratto di trasporto.



Incidentalmente, appare utile sottolineare come la decisione escluda che la “*no set-off against freight rule*” possa essere estesa anche a reclami per noli dovuti in base a contratti di noleggio a tempo (*time charter*).

Alla luce di tali considerazioni, la decisione ritiene infondate le opzioni interpretative che tendano ad estendere, *sic et simpliciter*, la “*no set-off against freight rule*” a “campi adiacenti”, quali appunto il contratto di spedizione.

Il principio enunciato dalla Corte, basato sulla legge inglese, può quindi essere così massimato:

Laddove lo spedizioniere agisca nei confronti del proprio mandante per il recupero di quanto dovuto in virtù del contratto di spedizione, il mandante può validamente opporre in compensazione i propri eventuali contro-crediti.

ECCEZIONI

Detta decisione sembra lasciare aperti alcuni ambiti di applicazione della “*no set-off against freight rule*” in favore dello spedizioniere nei casi in cui:

- lo spedizioniere abbia agito anche quale vettore, eseguendo in proprio (o impegnandosi ad eseguire) il contratto di trasporto;
- lo spedizioniere azioni un reclamo avente ad oggetto noli -trasporto da questo anticipati al vettore per conto del proprio mandante (*Britannia Distribution v Factor Pace* [1998] 2 Lloyds Rep 420).

SUMMING UP

La decisione in commento appare di sicuro interesse per gli spedizionieri italiani i cui servizi siano negoziati con clientela estera e siano regolati dalla (o riconducibili alla) legge inglese.

Infatti, sulla base di tale pronuncia, mentre nel caso dello spedizioniere che opera come spedizioniere puro il mandante avrà la facoltà di eccepire in compensazione il proprio contro-credito rispetto al diritto di credito fatto valere dal primo, la situazione cambia sensibilmente nei casi in cui la casa di spedizione abbia assunto **obbligazioni di natura vettoriale**.

In questa seconda ipotesi la norma che vieta la compensazione dovrebbe trovare applicazione, garantendo l’inattaccabilità dei compensi dovuti per i noli rispetto alle richieste risarcitorie dei mandanti.

Il regime di tutela garantito dalla “*no set-off against freight rule*” ha risvolti non secondari se si considera che, a livello processuale, sarebbe garantita allo spedizioniere-vettore la possibilità di beneficiare, ad esempio, di un provvedimento monitorio senza che l’eventuale opposizione della mandante, fondata su asseriti contro-crediti, possa ragionevolmente paralizzare l’esecutività dell’ingiunzione.

Pertanto, è bene comunque ricordare che al di là della applicazione o meno della “*no set-off against freight rule*” lo spedizioniere potrebbe ottenere la medesima tutela di cui beneficiano i vettori: nulla vieta, infatti, che tale principio venga previsto attraverso una clausola *ad hoc* nei *freight forwarding contracts*.

CONTATTI

Team Trasporti, Shipping e Logistica
logistica@lcalex.it