Senato della Repubblica

XVIII LEGISLATURA

N. 1771

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 5 MARZO 2020

Modifiche alla disciplina del codice civile in materia di contratto di spedizione

TIPOGRAFIA DEL SENATO

ONOREVOLI SENATORI. – Nel settore delle spedizioni è sorta progressivamente l'esigenza di riformare la disciplina contenuta nel codice civile, al fine di garantire alle imprese attive nel settore norme più vicine alle dinamiche commerciali che hanno seguito, come in altri settori produttivi, le dinamiche del mercato. In tale contesto sono state elaborate delle proposte di modifica delle norme contenute nel codice civile, compatibili con i principi costituzionali e con il diritto della concorrenza.

Dette modifiche mirano da un lato alla riaffermazione del primato del contratto quale fonte regolativa del rapporto, ad una più stretta riconduzione del contratto di spedizione all'istituto del mandato e al recepimento di elaborazioni giurisprudenziali consolidate circa il perimetro dei diritti degli obblighi e delle responsabilità dei contraenti. Sotto quest'ultimo profilo va sottolineato l'intento deflativo del contenzioso avente a base la qualificazione esatta del rapporto contrattuale, laddove esso ingloba caratteri propri di altre figure contrattuali tipiche come il contratto di trasporto. La riduzione del contenzioso svolge poi i suoi positivi effetti sul recupero di competitività di questo particolare settore rispetto agli operatori di altri Paesi.

Più in particolare, la proposta consiste in una riformulazione della sezione III del capo IX del titolo III del libro IV del codice civile (articoli 1737 e seguenti) che, come è noto, regolamenta il contratto di spedizione, nonché di ulteriori disposizioni codicistiche che integrano la disciplina del contratto considerato (articoli 1696 e 2761).

1. *Modifica dell'articolo 1737 del codice civile*

Nell'articolo 1737 del codice civile si propone di introdurre le seguenti innovazioni:

1) 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;

2) 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.

2. *Modifica dell'articolo 1738 del codice civile*

La norma in esame costituisce una specifica applicazione del « diritto di contror-

dine » spettante al mittente (mandante) e regolato dall'articolo 1685 con riferimento al contratto di trasporto.

La proposta di modifica dell'articolo 1738 si sostanzia in interventi meramente formali, volti a sottolineare la riconduzione del contratto di spedizione all'interno del macrotipo contrattuale del mandato.

In particolare, l'intento della proposta di modifica è quello di superare i fraintendimenti che potrebbe ingenerare l'utilizzo dell'espressione « revocare l'ordine di spedizione ». Così come formulata, infatti, la norma potrebbe lasciare intendere che l'« ordine di spedizione » sia un atto separato, ulteriore, rispetto al contratto di spedizione, mentre esso è oggetto del mandato che lega lo spedizioniere al mittente. L'inserimento del richiamo espresso all'articolo 1725, concernente la revoca del mandato ha lo scopo di escludere variazioni all'assetto stabilito delle responsabilità risarcitorie.

3. *Modifica dell'articolo 1739 del codice civile*

Con riferimento all'articolo 1739, le modifiche formali nei primi due commi dell'articolo (sostituzione dell'espressione « committente » con « mandante », e di « diversamente ordinato » con « espressamente richiesto ») mirano a conferire maggiore certezza alle fonti regolative del rapporto da ricercarsi nell'autonomia contrattuale delle parti.

Si propone poi di abrogare 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.

4. *Modifica dell'articolo 1740 del codice civile*

La proposta di modifica prevede la completa riformulazione dell'articolo 1740.

Con il primo comma si propone di sostituire l'espressione « retribuzione » con « corrispettivo ». L'intento è quello di rimarcare la natura autonoma della prestazione svolta dallo spedizioniere, nonché, una volta di più, la ricomprensione del contratto di spedizione nel macro-tipo del contratto di mandato.

A beneficio della certezza dei diritti economici scaturenti dal rapporto contrattuale, della conseguente deflazione delle liti in materia e della migliore compatibilità con il diritto della concorrenza, si propone che il compenso sia determinato dalla « libera contrattazione delle parti », in luogo del rinvio agli usi e alle tariffe.

È nota, infatti, l'incompatibilità degli accordi di determinazione dei prezzi, in particolare se orizzontali, come nel caso di specie, con la disciplina *antitrust*, come dimostrano, del resto, i più recenti pronunciamenti dell'Autorità garante della concor-

renza e del mercato, che, in tema di determinazione dei compensi professionali, ha espresso la propria contrarietà alla riproposizione del meccanismo delle tariffe.

Le modifiche al secondo comma 2 sono ispirate dall'esigenza di tutelare gli spedizionieri rispetto alla diffusione di pratiche commerciali che tendono, di fatto, a porre su questi ultimi i rischi legati anche a condotte di terzi. È il caso, ad esempio, delle spese di detenzione della merce non ritirata a destino (anche per ragioni legate a mutamenti nella convenienza dell'affare o di facoltà concesse dal venditore nel suo rapporto contrattuale con l'acquirente, o ancora connesse a emergenze sanitarie) non coperte dal mandante. Proprio con specifico riferimento a tale ipotesi, la giurisprudenza ha già riconosciuto che lo spedizioniere non è tenuto a sopportare simili oneri, in quanto, ai sensi dell'articolo 1737 del codice civile, egli può certamente impegnarsi anche a effettuare prestazioni non rientranti nell'ambito tipico del contratto di spedizione – quali il ritiro e la custodia della merce –, ma ciò non implica l'acquisizione, da parte sua, della qualità di spedizioniere vettore ai sensi dell'articolo 1741 del codice. La norma qui proposta intende recepire questo orientamento e tradurlo in norma positiva.

Il terzo comma, in linea con i precedenti, recepisce il consolidato orientamento della Suprema Corte di cassazione (v. sentenza 11 febbraio 2009, n. 3354, sez. III civ.) che reputa adempiuto l'obbligo dello spedizioniere all'atto della stipula del contratto di trasporto con il vettore (obbligazione di mezzi) senza che detta stipula determini l'assunzione nella sfera dello spedizioniere dell'obbligo di consegna a destino (obbligazione di risultato) che riguarda esclusivamente il vettore.

È in ogni caso fatta salva la *culpa in eligendo* dello spedizioniere attraverso il richiamo espresso agli articoli 1710, primo comma, e 1739, primo comma, del codice civile.

5. *Modifica degli articoli 1741 e 1696 del codice civile*

Le modifiche proposte coinvolgono anche la figura dello spedizioniere-vettore. In tale contesto, si propone di modificare sia l'articolo 1741, sia l'articolo 1696 del codice civile.

Nel testo vigente, l'articolo 1741 prevede che « lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume l'esecuzione del trasportò in tutto o in parte, ha gli obblighi e i diritti del vettore ». La nuova formulazione della disposizione specifica ulteriormente tale principio, richiamando 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.

La proposta in esame intende intervenire anche sull'articolo 1696, al fine di 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 qui proposta, tale disciplina verrebbe 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.

6. *Modifica dell'articolo 2761 del codice civile*

La modifica proposta riguarda anche 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.

Intervenire in questa materia non è agevole, perché la disciplina dei privilegi – che permettono a un creditore di soddisfarsi con priorità rispetto ad altri creditori dello stesso debitore – altera il principio della *par condicio creditorum* e, quindi, il principio di eguaglianza di cui all'articolo 3 della Costituzione. In particolare, al fine di valutare la compatibilità di un privilegio con predetti principi occorre verificare:

– quale sia la *ratio* del privilegio previsto;

– la sussistenza di un interesse generale idoneo a ragionevolmente giustificare la deroga al principio di *par condicio*.

Con specifico riferimento al contratto di spedizione e di trasporto (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.

In secondo luogo, si intende inserire nell'articolo 2761 un nuovo quinto comma. Secondo quest'ultima disposizione, 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 dello spedizioniere doganale che, come è noto, anticipa, per prassi, i diritti doganali e si espone dunque a un notevole rischio economico.

Infine, la proposta di 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.

7. *Conclusioni*

Alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene che le proposte di modifica illustrate, che appaiono porsi in armonia sia con i principi costituzionali sia con i principi del diritto *antitrust*, possano effettivamente realizzare l'auspicato adeguamento della disciplina codicistica rispetto alle esigenze dello specifico settore produttivo.

Le modifiche proposte non comportano oneri finanziari aggiuntivi diretti o indiretti a carico della finanza pubblica e non richiedono pertanto l'indicazione di mezzi di copertura ai sensi di quanto disposto dall'articolo 17, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Legge di contabilità e finanza pubblica). Non viene pertanto redatta la relazione tecnica.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. La sezione III del capo IX del titolo III del libro quarto del codice civile è sostituita dalla seguente:

« SEZIONE III
DELLA SPEDIZIONE

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. 1738. – *(Revoca)* — Fermo restando quanto disposto dall'articolo 1725, finché lo spedizioniere non abbia concluso il contratto di trasporto con il vettore, il mandante può revocare l'ordine di spedizione oggetto del mandato, rimborsando lo spedizioniere delle spese sostenute e corrispondendogli un equo compenso per l'attività prestata.

Art. 1739. – *(Obblighi dello spedizioniere)* – Nell'esecuzione del mandato lo spedizioniere è tenuto ad osservare le istruzioni del mandante.

Lo spedizioniere non ha l'obbligo di provvedere all'assicurazione delle cose spedite, salva espressa richiesta del mandante.

Art. 1740. – *(Diritti dello spedizioniere)* – Il corrispettivo dovuto allo spedizioniere è determinato dalla libera contrattazione delle parti che stipulano il contratto.

Il mandante è sempre responsabile verso lo spedizioniere del pagamento del nolo e

delle altre spese sostenute dallo spedizioniere per l'esecuzione del mandato, anche con riguardo ai costi derivanti dal fatto di parti terze, indipendentemente dai patti esistenti tra tali parti terze e il mandante.

Fermo restando quanto disposto dagli articoli 1710, primo comma, e 1739, primo comma, lo spedizioniere non è responsabile verso il mandante dell'inadempimento dei vettori e degli altri soggetti con i quali ha contrattato o che comunque intervengono nell'esecuzione del trasporto.

Art. 1741. – *(Spedizioniere vettore)* – Lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume espressamente l'esecuzione del trasporto, in tutto o in parte, è definito spedizioniere vettore e ha gli obblighi e i diritti del vettore.

Qualora lo spedizioniere vettore sia tenuto al risarcimento dei danni derivati all'avente diritto, per perdita o avaria delle cose spedite occorse durante le fasi di trasporto e di giacenza tecnica, il risarcimento dovuto non può essere superiore a quanto indicato dall'articolo 1696 ».

Art. 2.

1. L'articolo 1696 del codice civile è sostituito dal seguente:

« Art. 1696. – *(Limiti al risarcimento per perdita o avaria delle cose trasportate)* – Il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna.

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 mag-

gio 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.

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.

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.

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'avaria 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. 3.

1. L'articolo 2761 del codice civile è sostituito dal seguente:

« Art. 2761. – *(Crediti del vettore, dello spedizioniere, del mandatario, del depositario e del sequestratario)* – 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 detti trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative.

I crediti derivanti dall'esecuzione del mandato hanno privilegio sulle cose del mandante che il mandatario detiene per l'esecuzione del mandato.

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.

Si applicano a questi privilegi le disposizioni del secondo e del terzo comma dell'articolo 2756.

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 ».

€ 1,00