

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## La genesi della recente riforma degli spedizionieri

Nicola Capuzzo · Tuesday, February 1st, 2022

*Contributo a cura di avv. Davide Magnolia \**

*\* LCA studio legale*

La riforma del codice civile sul contratto di spedizione è entrata in vigore il 14.01.2022. Sulla base degli atti parlamentari, in particolare il dossier datato 16.12.2021 pubblicato dal Senato della Repubblica, l'articolo 30bis del Decreto legge 152 del 2021, con cui si è stata modificata la disciplina del contratto di spedizione nel codice civile, riprende sostanzialmente i contenuti di una precedente proposta di legge formulata dal Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro (a.C. 2425).

E' interessante allora soffermarsi proprio sulla proposta di legge del CNEL per capire cosa sia stato recepito (e cosa no) e quale fosse la *ratio* dei singoli interventi. Iniziamo dall'articolo **1737 c.c.**: lo scopo della modifica, da quanto si legge, era quello di allineare la nozione di spedizioniere del codice civile con quella contenuta nella legge 14 novembre 1942 n. 1442 (istituzione degli elenchi autorizzati degli spedizionieri) che prevedeva già *ex lege* l'attribuzione di poteri di rappresentanza del mandante. Nella pratica questa nuova figura risulterà (o dovrebbe risultare) più aderente alle necessità del settore e maggiormente conforme alla prassi commerciale.

La sostituzione dell'espressione "committente" con "mandante" e "diversamente ordinato" con "espressa richiesta" ai primi due commi dell'articolo **1739 c.c.** mirava 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*".

L'intervento sugli articoli **1741 c.c.** e **1696 c.c.** aveva la finalità di correggere le “aporie” della riforma operata con il decreto legislativo 286 del 2005 che aveva circoscritto la disciplina della limitazione di responsabilità al solo trasporto stradale. Per quanto riguarda le modifiche all'art. **2761 c.c.**, si è deciso di codificare un principio già affermato dalla giurisprudenza di Cassazione nella sentenza n. 13905 del 28 giugno 2005 secondo cui *“i diritti di ritenzione e privilegio sulle cose trasportate previsti dagli articoli 2761 e 2756 c.c. in favore dei crediti dipendenti dal contratto di trasporto richiedono soltanto che la causa del credito sia il trasporto e cioè che vi sia un rapporto di connessione tra le cose ed il credito, sì che tale privilegio è esercitabile su cose oggetto di un trasporto diverso da quello per cui è sorto il credito se i singoli trasporti costituiscono esecuzione di un unico contratto”*.

Interessante notare come la proposta di legge del CNEL prevedesse anche una modifica degli articoli 1738 c.c. e 1740 c.c. che, invece, non sono stati recepiti nella riforma. Gli interventi sull'articolo 1738 c.c., meramente formali, erano volti a riaffermare la riconduzione del contratto di spedizione all'interno del mandato, liberando il campo da possibili fraintendimenti generati con l'utilizzo dell'espressione “revocare l'ordine di spedizione”.

Più sostanziale, invece, l'intervento sull'articolo 1740 c.c., che avrebbe dovuto essere totalmente riformulato. Il testo proposto dal CNEL era il seguente *“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”*.

Il primo comma aveva l'obiettivo di deflazionare i contenziosi sugli aspetti economici del contratto garantendo anche una migliore compatibilità con la disciplina *antitrust*. Con il secondo periodo si voleva tutelare lo spedizioniere da pratiche commerciali che, sempre più spesso, tendevano ad addossargli i rischi di condotte di terze parti. Nella relazione di legge si faceva l'esempio delle spese di detenzione della merce giacente a destino non coperte dal mandante. Il terzo comma voleva codificare i principi giurisprudenziali in tema di responsabilità dello spedizioniere (inquadabile come obbligazione di mezzi), mantenendo sempre ferma la *culpa in eligendo* con il richiamo espresso agli articoli 1710 e 1739 c.c. Non si comprende perché queste due revisioni siano state escluse dal testo finale della riforma.

Infine, per comprendere le motivazioni (macroeconomiche) alla base dell'intervento legislativo è necessario tornare al dossier del Senato. 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, 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.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Tuesday, February 1st, 2022 at 7:45 am and is filed under [Spedizioni](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a

---

response, or [trackback](#) from your own site.