

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1727

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BERNARDI, MOLE', FEDERICO, PEZZATI, MEUCCI,
SINESIO, VINCENZI, ZOPPI, DE CINQUE, MAROC-
CO, BOFFARDI INES, BOTTA, STELLA, LA ROCCA,
CARELLI, AIARDI, LICHERI**

Presentata il 21 settembre 1977

Norme in materia di responsabilità del vettore stradale

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge mira a colmare una lacuna lasciata dalla legge 6 giugno 1974, n. 298 (« Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada ») e quindi a completare il quadro normativo che, con il necessario coordinamento con il sistema del codice civile, la legge n. 298 del 1974 ha realizzato.

1. — L'area in cui le nuove disposizioni devono operare è quella del risarcimento del danno per perdita o avaria delle cose affidate per il trasporto: qui vengono in conflitto e devono, pertanto, trovare un organico e giusto contemperamento gli interessi del mittente e quelli del vettore stradale. Ma in questa area devono essere in-

dividuiati due settori, l'uno relativo alla fattispecie che fa nascere la responsabilità del vettore e l'altro relativo al calcolo del danno e, quindi, alla misura del risarcimento.

I proponenti non intendono modificare con questa proposta il regime di responsabilità del vettore, quale è sancito dall'articolo 1693 del codice civile e quindi non intendono in alcun modo comprimere gli interessi del mittente. Tengono, tuttavia, a precisare che, nel momento in cui si privilegia l'interesse del mittente, con la conservazione integrale dell'articolo 1693 del codice civile, e quindi con l'esonero del vettore dalla responsabilità per danno solo per il caso fortuito, si pone lo stesso vettore in una posizione che è certamente inferiore rispetto a quella di ogni altro soggetto responsabile *ex recepto*.

Basti pensare che il vettore non può limitarsi a conservare le cose da custodire

in un luogo chiuso, come qualsiasi depositario, ma ne deve effettuare il trasporto e si trova, quindi, in una situazione di mobilità, che è certamente occasione e fonte di rischi. Condizione questa che è stata già presa in considerazione in più sedi. È sufficiente ricordare in proposito che il legislatore del 1942 aveva già tenuto presente le esigenze sopra rilevate, dettando al riguardo le norme degli articoli 423 e 952 del codice della navigazione.

Tali norme recano, infatti, una disciplina informata alla considerazione del rischio particolare che incombe sui vettori marittimi ed aerei e, in conseguenza, fissano dei precisi limiti di responsabilità in caso di perdita od avaria delle merci trasportate. Il silenzio del legislatore in tema di trasporto su strada non deve, peraltro, essere inteso come espressione di una volontà diretta a regolare più restrittivamente tale forma di trasporto. Questo silenzio si giustifica, piuttosto, con l'impossibilità, a quel tempo, di prevedere le dimensioni che il fenomeno del trasporto stradale stava assumendo ed avrebbe assunto in futuro.

Ancora, le esigenze di maggior tutela del vettore stradale sono state considerate a livello europeo, quando si è approntata la C.M.R. (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) resa operativa in Italia con la legge 6 dicembre 1960, n. 1621, recante, per l'appunto, norme che fissano i limiti massimi entro i quali è ammissibile il risarcimento, mentre sono noti i criteri con cui l'Amministrazione delle Ferrovie risponde in caso di perdita o avaria delle cose affidatele per il trasporto (« Condizioni e Tariffe per i Trasporti delle Cose sulle Ferrovie dello Stato »).

2. — I proponenti, comunque, lasciando impregiudicata allo stato ogni questione in ordine alla responsabilità del vettore, che resta fissata alla stregua dell'articolo 1693 del codice civile ai limiti del caso fortuito, devono osservare che non è più tollerabile un regime di calcolo del danno risarcibile, quale risulta dal puro dettato dell'articolo 1696 del codice civile.

In proposito è opportuno ricordare che l'interesse del mittente è che il trasporto venga effettuato nelle condizioni migliori di sicurezza per le cose trasportate.

Ciò comporta due cautele fondamentali:
a) la prima è la utilizzazione di un mezzo

di trasporto adeguato al valore delle cose da trasportare; b) la seconda è la stipulazione da parte del vettore di una polizza di assicurazione *ad hoc* per il trasporto delle cose di valore superiore al « massimale unico » per l'assicurazione obbligatoria fissato dal regolamento di esecuzione della legge 298 del 1975, approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 3 gennaio 1976, n. 32, in lire 250 per ogni chilogrammo di merce trasportata.

Ma è agevole riconoscere che, in questo senso, l'interesse del mittente finisce con il coincidere con quello del vettore che, se resta responsabile alla stregua dell'articolo 1693 del codice civile per la perdita o la avaria delle cose consegnategli per il trasporto, deve essere messo in condizione di utilizzare un mezzo di trasporto e cautele accessorie (personale di scorta, ecc.) adeguati al valore delle cose da trasportare e deve essere altresì messo in condizione di coprire con una adeguata polizza assicurativa il rischio su di lui incombente.

Di qui la opportunità innanzitutto di effettuare una specificazione del dettato dell'articolo 1683 del codice civile che, al primo comma, fa carico al mittente di « indicare con esattezza al vettore il nome del destinatario ed il luogo di destinazione, la natura, il peso, la quantità ed il numero delle cose da trasportare e gli altri estremi necessari per eseguire il trasporto ».

Invero si deve ammettere che è « estremo necessario per eseguire il trasporto » anche l'indicazione del valore delle cose da trasportare, se è vero, come è vero, ed è già stato sopra evidenziato, che la precisazione del valore della merce è necessaria per l'approntamento del mezzo di trasporto adeguato e per la stipulazione di una eventuale garanzia assicurativa con massimali superiori al massimale unico dell'assicurazione obbligatoria.

Nella proposta di legge l'adempimento di questa indicazione è stato configurato come obbligo del mittente, perché trattasi di indicazione indispensabile per la corretta esecuzione del contratto di trasporto. La violazione di essa, impedendo al vettore di adeguare il mezzo di trasporto e, comunque, di coprire il rischio con una garanzia assicurativa *ad hoc*, implica che la misura del risarcimento debba essere adeguata al valore di merce da trasportare senza particolari cautele (cautele certamente necessarie per merci di notevole valore). Sicché,

nell'ipotesi in cui il mittente non adempia l'obbligo di dichiarare il valore delle cose da trasportare, l'ammontare dell'eventuale risarcimento non potrà eccedere la misura del « massimale unico » già previsto dalla assicurazione obbligatoria.

Coerente con il meccanismo della legge è la previsione del secondo comma dell'articolo 3. Infatti il trasporto di merce di valore comporta un aggravamento dei costi del vettore ad un aggravamento del suo rischio da coprire con l'eventuale stipulazione di una polizza di assicurazione *ad hoc*, che implica, ovviamente, un onere finanziario aggiuntivo. Di qui la necessità di una previsione di legge con cui si stabilisca che, nell'ipotesi in cui si tratti di merce di valore e quando, in particolare, il valore dichiarato sia superiore al limite del « massimale unico » dell'assicurazione obbligatoria, il risarcimento del danno in misura superiore a questo limite è subordinato alla stipulazione, all'atto del perfezionamento del contratto di trasporto, di un supplemento di prezzo a favore del vettore che dovrà ovviamente essere commisurato a quella parte del valore delle merci trasportate che ecceda il limite stesso. Tale supplemento di prezzo sarà dovuto dal debitore del trasporto, ma per il suo pagamento resta responsabile in solido anche il mittente.

3. — Dopo l'esposizione generale delle linee informatrici della nuova normativa, che si propone di introdurre nel nostro sistema legislativo, non resta ora che riassumere brevemente il contenuto specifico dei singoli articoli della proposta di legge.

Ben poco si deve dire a commento dell'articolo 1, giacché questo, come si è già accennato, si limita a riaffermare l'operatività del regime di responsabilità per perdita e avaria, già fissato nell'articolo 1693 del codice civile.

L'articolo 2, che deve essere coordinato all'articolo 1683 del codice civile, non ha alcuna portata innovatrice. L'articolo 1683 citato, infatti, quando stabilisce le indicazioni che il mittente « deve » fornire al vettore, ne elenca alcune espressamente e cioè « il nome del destinatario, la natura, il peso, la quantità e il numero delle cose da trasportare », ma aggiunge che tale obbligo si estende a « gli altri estremi necessari per eseguire il trasporto ». Ora non v'è dubbio che anche la indicazione del

« valore della merce » da trasportare rappresenta, come si è avuto modo di illustrare ampiamente in precedenza, uno degli estremi necessari per la esecuzione del trasporto ». Pertanto l'articolo 2, nella formulazione proposta, ha natura essenzialmente interpretativa, in quanto interpreta l'articolo 1683 citato e ne specifica ulteriormente il contenuto, precisando, appunto, che tra le indicazioni che il mittente deve fornire vi è anche il « valore della merce ».

Le conseguenze della violazione di quest'obbligo da parte del mittente sono previste nel successivo articolo 3, che deve essere coordinato alla legge 6 giugno 1974, n. 298, e relativo regolamento di esecuzione. Alla stregua di tale legge il vettore è tenuto, comunque, ad effettuare l'assicurazione delle merci trasportate per un massimale unico, attualmente fissato in lire 250. Ma, in difetto di indicazione di valore da parte del mittente, il vettore non è certo in condizione di coprire rischi per il trasporto delle merci per valori eccedenti il massimale unico previsto per l'assicurazione obbligatoria. Si ritiene, pertanto, corrispondente a principi di giustizia che, nell'ipotesi di violazione da parte del mittente dell'obbligo di indicare il valore della merce da trasportare, il vettore non sia chiamato a rispondere per somme eccedenti il detto massimale unico.

Ove, viceversa, il mittente adempia tale obbligo, l'eventuale risarcimento del danno potrà essere corrispondente appunto ai valori indicati, anche se eccedenti il massimale unico. Ma, proprio in considerazione dei maggiori oneri (assicurativi e di trasporto) che il vettore deve affrontare, l'articolo 3 prevede al secondo comma che il risarcimento di danno in misura superiore a quella già coperta dall'assicurazione obbligatoria, resti subordinato al pagamento da parte del debitore del trasporto di un supplemento di prezzo, che sarà certo proporzionato al valore dichiarato. Lo stesso articolo 3 pone la obbligazione di pagare questa indennità a carico del debitore del trasporto, ma sancisce che, per l'adempimento di tale obbligazione, sono responsabili in solido il debitore del trasporto ed il mittente.

Resta a questo punto un ultimo problema da risolvere, quello relativo ai trasporti tra mandante e spedizioniere per l'ipotesi in cui quest'ultimo operi come spedizioniere-vettore; e cioè assuma l'esecuzione del trasporto in tutto o in parte con mezzi

propri o con mezzi altrui. Problema di non agevole soluzione perché complicato, nell'ipotesi di esistenza di più subvettori, dal fatto che qualcuno di questi può operare in un regime di responsabilità con limiti speciali di risarcibilità del danno.

Si è pertanto ritenuto opportuno sancire nell'articolo 4 come principio generale l'applicabilità della nuova normativa in materia di trasporti stradali anche ai rapporti tra mandante e spedizioniere-vettore. Si è previsto però che tale applicabilità venga meno nell'ipotesi in cui il fatto dannoso si sia verificato nel tratto di percorso affidato ad un subvettore che sia sottoposto ad una normativa della responsabilità per perdita od avaria delle cose consegnate per

il trasporto con limiti di risarcibilità del danno diversi da quelli stabiliti nella nuova normativa proposta. Si riconosce in tal modo la prevalenza di questa normativa speciale con limiti di responsabilità diversi, sulla normativa ordinaria che viene proposta in materia di trasporti stradali.

È appena il caso di aggiungere, prima di concludere, che le disposizioni di legge proposte si inseriscono in un quadro normativo già esistente, che trova la propria fonte nel codice civile. L'articolo 5, quindi, riconosce questa realtà, riconosce cioè la operatività di questo quadro normativo, per tutto quanto non risulta innovato con la introduzione delle nuove disposizioni contenute nella proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Il vettore stradale è responsabile della perdita o delle avarie delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna, ai sensi dell'articolo 1693 del codice civile.

ART. 2.

Nei trasporti di merci su strada, il mittente, oltre alle indicazioni specificate nell'articolo 1683 del codice civile ha l'obbligo di dichiarare nella lettera di vettura o bolla di consegna o altro documento equipollente, il valore delle cose da trasportare.

ART. 3.

L'ammontare del risarcimento del danno per perdita od avaria della merce trasportata, non può essere superiore alla somma corrispondente al valore della merce dichiarato dal mittente ai sensi del precedente articolo 2, e, in mancanza di tale dichiarazione, non può eccedere per ogni chilogrammo di merce trasportata il massimale unico indicato per la stipulazione dell'assicurazione obbligatoria dal regolamento di esecuzione della legge 6 giugno

1974 n. 298. Qualora il valore dichiarato dal mittente, ai sensi del precedente articolo, sia superiore al detto massimale unico il maggior risarcimento è subordinato alla stipulazione a favore del vettore di un supplemento di prezzo commisurato al valore delle merci trasportate, eccedente tale massimale unico. Tale supplemento di prezzo sarà dovuto dal debitore del trasporto, ma al suo pagamento sarà tenuto in solido anche il mittente.

ART. 4.

La presente legge si applica anche nei rapporti fra mandante e spedizioniere, qualora quest'ultimo operi come spedizioniere-vettore ai sensi dell'articolo 1741 del codice civile, salvo che il fatto dannoso si sia verificato nel tratto di percorso effettuato da un vettore il cui regime di responsabilità preveda limiti di risarcibilità del danno diversi da quelli stabiliti nella presente legge.

ART. 5.

Per quanto non espressamente previsto dalla presente legge, si applicano le norme del codice civile.