

ISTITUTO DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Sezione del Dipartimento di scienze giuridiche della Sapienza, Università di Roma
I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI

ANNO XXXV - N. 3



DIRITTO DEI TRASPORTI 2022



ISSN 1123-5802

indice sommario

Saggi

- FIORENZA PRADA, *L'utilizzazione delle unità da diporto per finalità alberghiere, enogastronomiche, di intrattenimento – Use of pleasure crafts as accommodation facilities, restaurants and venues for events* Pag. 531
- CHIARA TINCANI, *La nuova disciplina della spedizione – The new regulation of the shipping contract* » 561
- ANDREA LA MATTINA, *Il limite risarcitorio del vettore dopo le modifiche del codice civile – The limit of liability of the carrier after the amendments to the Italian civil code* » 581

Interventi

- PIERGUIDO CARMAGNANI, *Clausola di adeguamento del corrispettivo al costo del carburante e costi indicativi di esercizio: spunti critici sul nuovo intervento del legislatore – Fuel surcharge clause and indicative operating costs: critical points on the new legislative intervention* Pag. 603
- DANIELE CASCIANO, *Cost and risk in cross border transactions: Incoterms 2020* » 623

Fatti e Misfatti

- LUCA PICOTTI, *«Prigioniera» dello skipper in mare aperto: tra Capitaneria di porto e vincoli contrattuali* Pag. 633
- LAURA TROVÒ, *Volano farfalle e non solo...* » 636

Giurisprudenza al vaglio

- C. giust. UE 1 agosto 2022, C-14/21 e C-15/21 Pag. 643
con nota di GIOVANNI CALVELLI, *Le navi ONG destinate al soccorso privato e il potere ispettivo dello Stato di approdo – NGO vessels intended for private rescue and the port state inspection power* » 669
- Cass., sez. III, 26 aprile 2022 n. 12975 » 695
con nota di ALESSANDRO CARDINALI, *Abbandono della merce agli assicuratori: la non riparabilità della nave – Abandonment of Cargo to Insurers: does art. 451 of Italian Navigation Code Require the Ship to be Unrepairable?* » 703

Cass., sez. VI pen., 16 dicembre 2022 n. 15869	»	713
con nota di GIULIA CILIBERTO, <i>Lo sbarco in un «luogo sicuro» tra obbligo degli Stati e diritto soggettivo: alcune considerazioni a margine della sentenza sul caso Vos Thalassa – Disembarking rescued people in a «place of safety» as a State obligation and an individual right: some considerations on the Italian Supreme Court judgement concerning the Vos Thalassa case</i>	»	729
App. Napoli 24 maggio 2021	»	741
con nota di MATTEO FALCONI, <i>In tema di onere della prova nell'azione di responsabilità per danni all'imbarcazione da diporto all'ormeggio – On the burden of proof in the liability action for damages to the pleasure boat</i>	»	760
England and Wales Court of Appeal, Civil Division, 23 luglio 2021	»	767
con nota di ANNA MONTESANO, <i>L'interpretazione delle garanzie di pagamento nell'ambito dei contratti di costruzione di nave: garanzia «see to it» vs. «demand guarantee» – Interpretation of payment guarantees in shipbuilding contracts: «see to it» guarantee vs. «demand guarantee» ..</i>	»	773
 Massimario	Pag.	791
 Osservatorio legislativo	Pag.	829
 Segnalazioni bibliografiche	Pag.	835
 Materiali		
Parere di ANNA MASUTTI, <i>Eccezione di forza maggiore ed eccessiva onerosità sopravvenuta nei contratti di vendita di soft commodities</i>	Pag.	849
Parere di STEFANO POLLASTRELLI, <i>Sulle autorizzazioni temporanee all'uso di beni demaniali</i>	»	859
Quotazioni del DSP, del franco Poincaré e del franco Germinal	»	864
 Collaboratori	Pag.	865
 Indici annuali		
Indice degli autori	Pag.	867
Indice sistematico	»	871
Indice cronologico	»	879

CHIARA TINCANI

LA NUOVA DISCIPLINA DELLA SPEDIZIONE

The essay examines the discipline of the freight forwarder's activity, after the modification of the provisions of the Civil Code, according to Article 30 bis of decree - law 152/2021, converted with modifications by the law 233/2021. The Author highlights the will of the legislator to emphasize the activity for the qualification of the contract and stresses how the new regulation solves practical issues; so, now, the freight forwarder can act on the basis of a mandate with or without representation, or can conclude multiple transport contracts, even with different carriers.

SOMMARIO — 1. La recente riforma del contratto di spedizione e la volontà normativa di sottolineare l'attività ai fini della sua qualificazione — 2. La nozione del contratto di spedizione — 3. La possibile stipulazione da parte dello spedizioniere di più contratti di trasporto, anche con vettori diversi — 4. Gli obblighi dello spedizioniere secondo il nuovo art. 1739 c.c. — 5. Lo spedizioniere – vettore — 6. Il contratto di spedizione e il privilegio.

1. *La recente riforma del contratto di spedizione e la volontà normativa di sottolineare l'attività ai fini della sua qualificazione* — L'art. 30 bis del d.l. 152/2021, convertito con modificazioni dalla l. 233/2021, ha variato la disciplina del contratto di spedizione ⁽¹⁾. Le novità sono coerenti con gli elementi caratterizzanti l'attività; ora, per esempio, si può agire sulla base di un mandato con o senza rappresentanza, stipulare più contratti di trasporto, anche con differenti vettori, se si assume la veste di spedizioniere – vettore invocare senza discussione il limite risarcitorio qualora si debba rispondere per i

⁽¹⁾ Cfr. A ASQUINI, *Spedizione (contratto di)*, in *Noviss. dig. it.* XVII/1971, 1100 ss.; V. V. CUOCCI, *Della spedizione. Artt. 1737-1741 c.c.*, in P. SCHLESINGER-BUSNELLI, Milano, 2017, 5; B. CARPINO, *I contratti speciali: il mandato, la commissione, la spedizione*, Torino, 2007, 105; E. FOGLIANI, *La spedizione*, in *Dai tipi legali ai modelli sociali della contrattualistica della navigazione* (a cura di G. Silingardi-A. Antonini-F. Morandi), Milano, 1966, 312.

danni conseguenti all'inadempimento dell'obbligazione di eseguire in tutto o in parte il trasferimento. La riforma pone l'accento sugli indici rivelatori della figura dello spedizioniere, ai fini della sua distinzione da quella del vettore ⁽²⁾.

A differenza della scelta operata nel 1942, il legislatore non sottolinea il semplice oggetto dell'obbligazione ⁽³⁾, ma orienta la definizione sull'analisi della prestazione fornita; infatti, le modalità di esecuzione del contratto rivelano l'intenzione delle parti, decisiva perché si stabilisca il carattere del rapporto. Tale indagine non è volta alla determinazione della mera volontà psichica; difatti, «non ha consistenza giuridica un concetto di “programma” inteso quale espressione» di tale volontà, «perché l'interprete non deve guardare a essa, ma a quella determinata secondo un complessivo apprezzamento, compiuto con il ricorso a tutti i criteri ermeneutici e, in primo luogo, a quello dell'art. 1362, secondo comma, c.c., il quale invita a diffidare dell'esegesi letterale e dell'apparenza creata, a favore di una razionale e completa ricostruzione del voluto» ⁽⁴⁾. In sostanza, l'interpretazione «si indirizza all'intento negoziale complessivo, visto sulla base di comportamenti, più che delle parole, a maggiore ragione se manca un documento e ci si deve basare sulle imprecise indicazioni orali» ⁽⁵⁾.

La nuova regolamentazione è in linea con quanto sostenuto da una parte della dottrina, secondo cui anche «in giurisprudenza si colgono [...] segnali che evidenziano il manifestarsi di una latente insofferenza nei confronti del criterio adottato dal legislatore [...], sulla base dell'analisi dell'attività effettivamente posta in essere» ⁽⁶⁾. Le modificazioni normative tendono a sottolineare i caratteri funzionali alla qualificazione. Prima della riforma, la difficoltà era di discernere quali elementi connotassero le operazioni economiche; anzi, la qualificazione era spesso fatta dipendere dalla valorizzazione di alcuni aspetti marginali, come, per esempio, la determinazione

⁽²⁾ Cfr. S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, Milano, 1987, 51.

⁽³⁾ Per l'impostazione tradizionale, cfr. A. LUMINOSO, *Mandato, commissione, spedizione*, Milano, 1984, 628.

⁽⁴⁾ Cfr. E. GRAGNOLI, *I criteri identificativi del contratto di trasporto nazionale su strada e l'intento degli stipulanti*, in *Dir. trasp.* 2017, 72.

⁽⁵⁾ Cfr. E. GRAGNOLI, *I criteri identificativi del contratto di trasporto nazionale su strada e l'intento degli stipulanti*, loc. cit., 73.

⁽⁶⁾ Cfr. S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., 51.

del corrispettivo pattuito, in particolare se era *à forfait* ⁽⁷⁾ o il grado di autonomia riconosciuta in ordine alla scelta degli itinerari, dei mezzi o delle modalità di trasferimento. Pertanto, i singoli profili entravano in una valutazione complessiva della prestazione e «la mancanza di oggettivi criteri distintivi» rendeva «quanto mai precaria l'utilità» di quello «basato sull'oggetto dell'obbligazione assunta» ⁽⁸⁾, con l'urgenza di spostare l'attenzione sulle attività svolte.

Del resto, in altri settori dell'ordinamento, si è assistito a un analogo processo; per esempio, in merito alla differenza tra lavoro autonomo e subordinato, «non si può prescindere dalla volontà e [...] deve essere tenuto presente il *nomen iuris* utilizzato, il quale, però, non ha un rilievo assorbente [...]; in caso di contrasto tra dati formali e [...] fattuali [...], è necessario dare prevalente rilievo ai secondi, poiché la tutela relativa al lavoro subordinato non può essere elusa per mezzo di una configurazione pattizia non corrispondente all'esecuzione» ⁽⁹⁾. Questa tensione verso una qualificazione imperniata sui lineamenti del contributo organizzativo dello spedizioniere era stata messa in luce da tempo ⁽¹⁰⁾ e aveva riscosso successo ⁽¹¹⁾; in qualche modo, la riforma riprende il punto e modella i lineamenti del contratto su questa idea. Inoltre, la legge recente cerca di rispondere a vari quesiti sorti nel dibattito giurisprudenziale, talora con indicazioni un po' frammentarie. Il risultato complessivo non è un nuovo disegno prescrittivo, ma una rivisitazione attenta a taluni problemi e, per altro verso, alla comprensione dell'oggetto del contratto in relazione alla visione professionale della spedizione.

2. *La nozione del contratto di spedizione* — Secondo l'originario testo dell'art. 1737 c.c., la spedizione era un sottotipo del mandato, in forza del quale lo spedizioniere si obbligava a concludere un tra-

⁽⁷⁾ Cfr. G. SILINGARDI, *Spedizione (contratto di)*, in *Dig. comm.* XV/1998, 123.

⁽⁸⁾ Cfr. G. SILINGARDI, *Spedizione (contratto di)*, *loc. cit.*, 123.

⁽⁹⁾ Cfr. Cass. 1 marzo 2002, n. 3001, in *Giur. it. mass.* 2002.

⁽¹⁰⁾ Cfr. Cass. 9 novembre 1982, n. 5881, in *Dir. mar.* 1984, 270; App. Genova 29 dicembre 1979, in *Foro pad.* 1979, I, 406; App. Napoli 29 ottobre 1970, in *Giur. it.* 1971, 512.

⁽¹¹⁾ Cfr. S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, *cit.*, 43.

sporto e a compiere le operazioni accessorie ⁽¹²⁾. Il contenuto tipico consisteva e consiste «nell'assunzione [...] di una prestazione di volere, la conclusione del [...] trasporto per conto del committente» ⁽¹³⁾. In particolare, per l'art. 1737 c.c., nella sua formulazione originaria, allo spedizioniere non sarebbero stati riconosciuti poteri di rappresentanza, poiché avrebbe potuto agire solo in nome proprio e per conto del mandante. In tale modo, sarebbe stata esclusa dall'ambito di applicazione della relativa disciplina l'ipotesi in cui al primo fosse stato conferito l'incarico di stipulare in nome e per conto altrui ⁽¹⁴⁾. Ritenuta discutibile questa scelta ⁽¹⁵⁾, l'art. 1737 c.c. ha risolto un problema di coordinamento con l'art. 1, primo comma, della l. n. 1441/1941, istitutiva degli elenchi autorizzati degli spedizionieri, norma inerente a quelli che agiscano per conto del caricatore in nome sia proprio, sia dello stesso committente.

L'art. 1, primo comma, della l. 1441/1941 ripropone il principio secondo cui il mandato può essere con o senza rappresentanza; l'originario art. 1737 c.c. prevaleva in quanto norma eccezionale ⁽¹⁶⁾. Pertanto, qualora lo spedizioniere avesse agito con rappresentanza, si sarebbe stipulato un mandato; però, la diversa qualificazione non comportava differenze applicative sostanziali. L'art. 1737 c.c., come modificato dall'art. 30 *bis* del d.l. 152/2021, ha rafforzato la considerazione della complessiva attività e ricondotto al negozio tipico l'incarico gestorio corredato da poteri di rappresentanza. La soluzione è convincente, in quanto la relativa scelta del preponente non incide sulla funzione economica, che rimane la stessa, sebbene sia svolta con la spendita del nome altrui.

Poiché la spedizione è ora un mandato con o senza rappresentanza, si distingue a maggiore ragione dal trasporto, il quale implica l'assunzione dell'obbligo di trasferire beni da un luogo a un altro; pertanto, «la differenza [...] consiste nel fatto che il vettore si impe-

⁽¹²⁾ Cfr. S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., 43; G. SILINGARDI, *Spedizione (contratto di)*, loc. cit., 111; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, III ed., Milano, 2015, ed. III, 126.

⁽¹³⁾ Cfr. A. ASQUINI, *Spedizione (contratto di)*, loc. cit., 1100.

⁽¹⁴⁾ Cfr. V. BUONOCORE, *Il contratto di spedizione (rassegna di dottrina e di giurisprudenza)*, in *Dir. e giur.* 1956, 610; G. SILINGARDI, *Spedizione (contratto di)*, loc. cit., 111.

⁽¹⁵⁾ Cfr. A. GRAZIANI, *L'impresa e l'imprenditore*, Napoli, 1959, 237 ss.

⁽¹⁶⁾ Cfr. G. SILINGARDI, *Spedizione (contratto di)*, loc. cit., 113 ss.; F. CHIOMENTI, *Spedizione (contratto di)*, in *Enc. dir.* XLIII/1990, 299.

gna a eseguire il trasporto [...] assumendo su di sé i rischi relativi. Invece, lo spedizioniere si obbliga a concludere con altri il contratto, con la conseguenza per cui non è configurabile una responsabilità per l'operato dei terzi [...], poiché questi non compiono una attività che avrebbe dovuto eseguire in proprio, in quanto non è oggetto di una sua obbligazione» (17). In sostanza, l'art. 1737 c.c. individua il criterio di distinzione nell'impegno assunto, in relazione alla rispettiva funzione professionale e, quindi, al programmato contributo, volto al raggiungimento del finale obbiettivo organizzativo; dunque, è spedizioniere chi si obblighi a stipulare il trasporto ed effettui prestazioni accessorie, è vettore chi assuma l'obbligazione di trasferire beni.

L'attuale art. 1737 c.c. ha rivisto la definizione del contratto tipico e chiarito se sia configurabile qualora l'incarico abbia per oggetto le sole prestazioni accessorie. Così non è, poiché «tali operazioni [...] potranno essere attratte nell'orbita del contratto [...] e sottoposte [...] al relativo regime [...] unitario in tanto in quanto [...] assumano una posizione funzionalmente subordinata nei confronti della prestazione principale» (18), consistente nella conclusione del trasporto. In sostanza, è implicito nel concetto di accessorietà il rinvio a una obbligazione fondamentale (19). Comunque, le prestazioni secondarie possono essere oggetto o di un mandato o di un negozio di prestazione di opera o di un deposito o di un appalto, a seconda degli atti, giuridici o materiali, da compiere.

Al contrario, per una impostazione minoritaria (20), lo spedizioniere avrebbe potuto o potrebbe effettuare anche solo operazioni accessorie, poiché il tratto caratterizzante non consisterebbe nell'incarico di concludere un trasporto, ma in quello di espletare funzioni comunque a esso afferenti. Pertanto, ricadrebbero nell'oggetto dell'accordo tipico tutte le operazioni, o collegate a una obbligazione principale, o considerate in via autonoma. In tale modo, si svilirebbe la specificità del contratto rispetto alla figura generale del man-

(17) Cfr. Cass. 28 marzo 1995, n. 3614, in *Contr.* 1995, 590. V. anche Cass. 17 maggio 1991, n. 5568, in *Arch. giur. circ.* 1991, 655.

(18) Cfr. G. SILINGARDI, *Spedizione (contratto di)*, *loc. cit.*, 117.

(19) Cfr. A. ASQUINI, *Spedizione (contratto di)*, *loc. cit.*, 1098; A. LUMINOSO, *Mandato, commissione, spedizione*, *cit.*, 628.

(20) Cfr. F. CHIOMENTI, *Spedizione (contratto di)*, *loc. cit.*, 287.

dato. Difatti, «il declassamento funzionale dell'obbligo di concludere il [...] trasporto [...] da presupposto essenziale e qualificante [...] a mero elemento naturale determina l'elevazione a momento caratterizzante l'attività di spedizioniere della realizzazione di [...] attività accessorie» (21). Saremmo in presenza di una generica e indistinta figura negoziale solo collegata sul piano organizzativo al trasferimento delle merci.

Oggi, l'art. 1737 c.c. avvalorata la tesi secondo cui le operazioni accessorie presuppongono l'obbligazione principale di stipulare un trasporto; difatti, nel prospettare la possibile programmazione di più viaggi, la norma descrive l'attività concordata in funzione del trasferimento di beni, funzione pensata come prevalente. A tale obiettivo devono essere preordinate le cosiddette operazioni accessorie. Del resto, lo si può desumere dall'analisi letterale; difatti, la loro considerazione prescrittiva è connessa alla menzione dell'obbligazione di concludere il contratto dalla congiunzione «e». Un incarico avente per oggetto soltanto prestazioni secondarie sarebbe stato possibile se l'art. 1737 c.c. avesse definito la spedizione come un mandato con il quale lo spedizioniere possa assumere l'obbligo di stipulare un trasporto o, in alternativa, di compiere le operazioni accessorie. Per quanto debole, tale ultima argomentazione esegetica non è priva di rilievo, se non altro perché il legislatore del 2021 era avvertito da molti anni del problema e la sua chiara scelta lessicale dimostra la volontà di dare una risposta precisa a una questione nota. Se la norma avesse voluto esprimere il concetto opposto, questo sarebbe stato menzionato con chiarezza sul piano letterale.

Nel complesso, le funzioni accessorie possono consistere in attività materiali eseguite dallo stesso spedizioniere, quali l'imballaggio, la consegna, il ritiro e la custodia della merce, e in atti giuridici, come il pagamento delle imposte doganali, la stipulazione di contratti di assicurazione o il deferimento di accertamenti peritali. Lo spedizioniere dovrebbe effettuare tutte le operazioni convenute o insite nella sua obbligazione, a garanzia del migliore esito dell'iniziativa, quindi anche quelle per cui non si sia assunto in modo espresso l'impegno, ma ricollegabili a una complessiva e concorde manifestazione di volontà. Poiché è un intermediario tra il caricatore e il vettore, deve effettuare le prestazioni che il «mandante dovrebbe compiere

(21) Cfr. G. SILINGARDI, *Spedizione (contratto di)*, loc. cit., 117.

se, invece di affidarsi» a lui, «curasse egli stesso la spedizione» (22). Pertanto, se non è compito del vettore, la caricazione deve essere eseguita dallo stesso spedizioniere, persino in difetto di una espressa pattuizione, purché tale conclusione possa essere desunta dall'interpretazione dell'intesa e dalla ricostruzione del suo oggetto. Quindi, lo spedizioniere deve provvedere alla caricazione, se necessaria a che il vettore possa eseguire la sua prestazione, per esempio qualora non competa a questo ultimo.

3. *La possibile stipulazione da parte dello spedizioniere di più contratti di trasporto, anche con vettori diversi* — Nella sua formulazione originaria, l'art. 1737 c.c. orientava in modo chiaro l'attività dello spedizioniere alla stipulazione di un contratto di trasporto; il suo operato si concludeva con l'individuazione del vettore il quale doveva eseguire il viaggio, a prescindere dal fatto che questo ultimo adempisse all'obbligazione con mezzi propri o si affidasse a subtrasportatori. Non si riscontrano pronunce sul possibile incarico con un solo accordo per più trasferimenti, in difformità dall'ormai superato tenore letterale dell'art. 1737 c.c. È rimasta isolata la sentenza (23) secondo la quale il contratto con cui un soggetto si sarebbe «impegnato [...] a coordinare l'attività di vari trasportatori, tutti incaricati dal medesimo mittente, fornendo loro una attività di logistica per i veicoli e per il ricovero delle merci, non sarebbe stato una spedizione, ma un appalto di servizi». In realtà, la decisione non era condivisibile, perché, nonostante il suo testo, l'art. 1737 c.c. non escludeva l'affidamento dell'obbligo di stipulare più trasporti e una opposta interpretazione sarebbe stata fuori luogo e in contrasto con lo spirito della disposizione. Proprio per questo mancavano i precedenti giurisprudenziali; l'esegesi restrittiva era irrealistica e di nessun rilievo applicativo. Non si vede quale interesse sarebbe stato leso se il mittente si fosse affidato allo spedizioniere per più viaggi e se un solo negozio li avesse considerati in modo congiunto. Ora la questione è risolta e, se mai ci fosse stato un dubbio, sarebbe superato.

(22) Cfr. G. SILINGARDI, *Spedizione (contratto di)*, loc. cit., 121. V. anche V. BUONOCORE, *Il contratto di spedizione (rassegna di dottrina e di giurisprudenza)*, loc. cit., 614; A. LUMINOSO, *Mandato, commissione, spedizione*, cit., 632.

(23) Cfr. App. Bologna 5 febbraio 1997, in *Dir. trasp.* 1998, 526.

Inoltre, l'originario art. 1737 c.c. non precisava se oggetto dell'accordo fossero soltanto le merci o se esso avrebbe potuto riguardare il trasferimento di persone. Ha prevalso l'impostazione restrittiva ⁽²⁴⁾, sulla base di una lettura congiunta con quella dell'art. 1739 c.c. Poiché, secondo questo ultimo, lo spedizioniere avrebbe dovuto ottemperare alle istruzioni del mittente nella scelta della via, del mezzo e delle modalità di trasporto dei beni, l'oggetto dell'accordo sarebbe stato circoscritto a questi ultimi; così, «il fatto che nel testo dell'art. 1737 c.c. non siano state [...] richiamate le merci [...] non dovrebbe fare pensare a un ampliamento dell'oggetto del contratto», ma «deve forse imputarsi al timore, da parte dei compilatori, di utilizzare dei termini [...] commerciali in un Codice civile» ⁽²⁵⁾. Pertanto, l'incarico di concludere un trasporto di persone sarebbe stato un semplice mandato ⁽²⁶⁾.

Dopo la riforma, l'art. 1739, primo comma, c.c. il solo obbligo dello spedizioniere di ottemperare alle istruzioni del caricatore. Però, l'attuale, mancato riferimento alle merci non depone per una estensione dell'oggetto al trasporto di persone, ma, piuttosto, corrisponde a una sintesi espositiva, a beneficio di una maggiore chiarezza. A conferma, nella stessa disposizione, permane il riferimento all'eventuale assicurazione delle cose. Infine, per il nuovo art. 1741 c.c., lo spedizioniere – vettore si impegna a eseguire un trasporto di cose, non quello di persone; se avesse voluto ampliare l'oggetto del contratto, l'ultimo art. 1741 c.c. avrebbe dovuto distinguere a seconda dell'obbligazione assunta. In prospettiva, e alla luce del nuovo art. 1737 c.c., un incarico inerente a un trasferimento di persone è ancora un mandato.

Invece, sulla base del tenore letterale dell'attuale art. 1737 c.c., lo spedizioniere può stipulare più trasporti, seppure con vettori diversi, con o senza rappresentanza. Il legislatore ha posto l'accento sui tratti caratterizzanti il modello organizzativo e lo ha reso più articolato, con la possibilità di un intervento più incisivo dello spedizioniere. Queste conclusioni sarebbero state da raggiungere anche prima, seppure in un meno chiaro contesto testuale. Tuttavia, la norma

⁽²⁴⁾ Cfr. V.V. CUOCCI, *Della spedizione. Artt. 1737-1741 c.c.*, cit., 32; G. MINERVINI, *Il mandato, la commissione, la spedizione*, Torino, 1957, 241.

⁽²⁵⁾ Cfr. V.V. CUOCCI, *Della spedizione. Artt. 1737-1741 c.c.*, cit., 33.

⁽²⁶⁾ Cfr. C. CARNEVALE, *Dei singoli contratti sub art. 1737 c.c.*, in *La giurisprudenza sul Codice civile coordinata con la dottrina*, diretta da C. Ruperto, Milano, 2005, 5499.

è ora univoca. La disarticolazione dello stesso percorso in più tratte, con tragitti diversi da quello stradale, crea un modello alternativo al trasporto multimodale e a quello cumulativo ⁽²⁷⁾. Difatti, in via esplicita, il nuovo art. 1737 c.c. si riferisce alla possibile conclusione di più accordi. Pertanto, possono partecipare all'iniziativa trasportatori attivi in diversi settori, per esempio uno marittimo e uno terrestre.

A differenza del trasporto multimodale, poiché è mandatario, lo spedizioniere non risponde per l'inadempimento dell'obbligazione di trasferimento; piuttosto, vi sono tanti contratti quanti sono i vettori da lui selezionati e ciascuno è responsabile dei danni verificatisi nel suo tragitto. In sostanza, manca una figura paragonabile a quella dell'operatore multimodale, cioè non vi è un soggetto che si impegni a eseguire il viaggio nei confronti del mittente e sia l'unico responsabile, va da sé qualora lo spedizioniere non sia anche vettore, ai sensi dell'art. 1741 c.c. Però, ci si può chiedere se, nella prassi, di frequente, lo spedizioniere opti per un trasporto affidato a più vettori, con separati accordi, senza assumere la responsabilità dell'art. 1741 c.c. ⁽²⁸⁾. In astratto, ciò può accadere, a maggiore ragione ora, con la vigente stesura dell'art. 1737 c.c., ma potrebbe essere una soluzione un po' macchinosa e di scarso successo applicativo.

Inoltre, lo schema organizzativo delineato dall'art. 1737 c.c. si differenzia da quello del trasporto cumulativo, regolato dall'art. 1700 c.c., per quanto attiene ai tragitti stradali nazionali ⁽²⁹⁾; non vi è un

⁽²⁷⁾ Cfr. M. CASANOVA-M. BRIGNARDELLO, *Trasporto multimodale*, in *Dig. comm., Agg.*/2003, 919 ss.; A. LA MATTINA, *La responsabilità del vettore multimodale: profili ricostruttivi e de iure condendo*, in *Dir. mar.* 2005, 1 ss.; M. SICCHETTI, *Configurabilità di un trasporto terrestre effettuato per l'esecuzione di un contratto di trasporto aereo*, in *Dir. trasp.* 2006, 891 ss.; S. ZUNARELLI, *La disciplina della responsabilità del vettore nel trasporto multimodale*, in *Il trasporto multimodale e sviluppo dell'economia nell'area del Mediterraneo*, Messina, 1994, 161.

⁽²⁸⁾ Cfr. S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., 348, secondo cui, «qualora [...] lo spedizioniere fruisca di una autonomia tale da sottrarre la sua attività a ogni controllo del preteso mandante, ometta di fornire a questi il rendiconto circa i contratti di trasporto conclusi in relazione all'incarico conferitogli, e indichi in una somma globale unitaria il proprio corrispettivo e il rimborso delle spese sostenute in relazione all'operazione di trasferimento contrattualmente prevista, dovrà ritenersi che egli assuma [...] il ruolo di vero e proprio *multimodal transport operator*». V. Cass. 23 settembre 2015, n. 18982, in *Giur. it.* 2016, 2079; Trib. Brescia 30 aprile 2016, in *Dir. mar.* 2016, 782; Trib. Bologna 2 dicembre 2015, *ibid.*, 2015, 223.

⁽²⁹⁾ Cfr. G. COTTINO, *Il trasporto e la spedizione*, Padova, 1991, 854; G. CATURANI-A. SENSALÉ, *Il trasporto*, Napoli, 1960, 183 ss.; M. RIGUZZI, *I contratti speciali. Il contratto*

unico accordo a cui i vettori possano aderire anche durante il viaggio, ma vi sono più contratti conclusi dallo spedizioniere. Poi, i trasportatori non sono titolari di una obbligazione solidale sul versante passivo, ma ciascuno risponde per l'impegno assunto. Lo spedizioniere realizza un trasporto già definito come «cumulato»⁽³⁰⁾, cioè «conclude con più vettori distinti contratti [...] aventi ciascuno a oggetto un tratto del percorso e il raggiungimento della destinazione finale è il risultato della mera “sommatoria” delle prestazioni [...], senza che ciò assuma rilevanza causale “esterna” rispetto agli stessi vettori»⁽³¹⁾. Fermo il fatto che questa conclusione sarebbe stata possibile prima della riforma e il tenore letterale delle norme non avrebbe costituito un ostacolo insormontabile, l'attuale stesura sottolinea il ruolo operativo dello spedizioniere.

4. *Gli obblighi dello spedizioniere secondo il nuovo art. 1739 c.c.* — Secondo il vecchio art. 1739, primo comma, c.c., lo spedizioniere avrebbe dovuto osservare le istruzioni del mandante con riguardo alla scelta della via, del mezzo e delle modalità di trasporto e, in difetto, operare secondo il migliore interesse del committente. La nuova disposizione non apporta sostanziali modificazioni, ma esprime in sintesi lo stesso concetto; nell'esecuzione del mandato, lo spedizioniere si deve attenere a quanto stabilito. Il vigente art. 1739, primo comma, c.c. sottolinea il tratto caratterizzante della funzione, cioè il fatto che lo spedizioniere agisca quale mandatario. Poiché le norme sono state pensate su tale modello, la sua applicazione è qua-

di trasporto, Torino, 2006, 265. Al trasporto stradale internazionale si applicano gli artt. 34-40 della Convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada, firmata a Ginevra il 19 maggio 1956 (la cosiddetta CMR). Cfr. A. I. ANFRAY, *Pluralité de transporteurs en régime CMR: étude comparative sur un problème de qualité à défendre*, in *Unif. law rev.* 2003, 733; S. LAMONT-BLACK, *Evaluation of the rules on successive carriage. The concept of the successive CMR carrier on trial*, in *CMR. 60 years. Time for retirement or future proof?* a cura di W. VERHEYEN, Paris, 2017, 161; F. SÁNCHEZ GAMBORINO, *La Convención CMR según la Jurisprudencia del “Tribunal Supremo” de España*, in *Europ. transp. law*, 2001, n. 36, 875; S. MARCHAND, *La pluralité de transporteurs routiers selon la CMR*, *ibid.*, 1996, n. 31, 577; M. MUSI, *Il trasporto con vettori successive tra jus positum e jus in fieri*, in *Dir. mar.* 2016, 435; S. BUSTI, *Il trasporto cumulativo nella CMR*, in *Trasp.* 1980, 138.

(30) Cfr. A. LA MATTINA, *Del trasporto. Artt. 1678-1702 c.c.*, Milano, 2018, 309.

(31) Cfr. A. LA MATTINA, *Del trasporto. Artt. 1678-1702 c.c.*, cit., 309.

si totale ⁽³²⁾. Difatti, l'originario art. 1739, primo comma, c.c. sembrava «costituire puntuale emanazione dei principi generali» ⁽³³⁾, in particolare degli artt. 1710 e 1711 c.c., e tale conclusione esce rafforzata.

Pertanto, anche oggi, al pari del mandatario, lo spedizioniere deve eseguire l'incarico con diligenza, in specie con quella professionale, dato il carattere della prestazione. Per esempio, vi è «un obbligo precontrattuale [...] nel fatto che tale soggetto» debba «fare conoscere nel più breve termine possibile il suo eventuale rifiuto di accettare l'incarico» ⁽³⁴⁾; in difetto, dal silenzio si desume la sua adesione. Nel complesso, egli si deve «uniformare alle istruzioni del committente, le quali devono specificare le modalità del comportamento dovuto e rivestire forma idonea a renderne percepibile il contenuto e inequivoca l'obbligatorietà» ⁽³⁵⁾. Così, qualora non informi il mittente di fatti sopravvenuti che lo potrebbero indurre a variare le sue indicazioni, lo spedizioniere risponde degli eventuali pregiudizi, salvo che sia mancata la possibilità di dare notizia, fermo il fatto che, in tale caso, si può discostare dalle prescrizioni originarie ⁽³⁶⁾.

Poi, si è data ⁽³⁷⁾ attenzione all'adempimento dell'obbligo di informazione da parte del mittente, poiché la condotta dello spedizioniere deve essere improntata alla diligenza professionale; per esempio, con riguardo al trasporto aereo internazionale, la dichiarazione di valore della merce non è, di solito, un adempimento che lo spedizioniere debba compiere in difetto delle corrispondenti istruzioni, salvo che ciò non sia imposto da circostanze specifiche. Peraltro, egli sarebbe responsabile se violasse in modo rilevante l'interesse del mittente. Inoltre, risponde per i fatti del vettore in base alla cosiddetta *culpa in eligendo* ⁽³⁸⁾ o per il pregiudizio conseguente a una inadeguata scelta del mezzo, qualora ciò sia imposto dal trasferimento ⁽³⁹⁾.

⁽³²⁾ Cfr. A. LUMINOSO, *Mandato, commissione, spedizione*, cit., 636.

⁽³³⁾ Cfr. A. LUMINOSO, *Mandato, commissione, spedizione*, cit., 636.

⁽³⁴⁾ Cfr. A. ASQUINI, *Spedizione (contratto di)*, loc. cit., 1100.

⁽³⁵⁾ Cfr. Trib. Bari 16 giugno 2011, in *Contr.* 2011, 708.

⁽³⁶⁾ Cfr. Cass. 24 febbraio 2004, n. 3650, in *Guida dir.* 2004, 51.

⁽³⁷⁾ Cfr. Cass. 28 maggio 1986, n. 3582, in *Giust. civ.* 1986, 2104.

⁽³⁸⁾ Cfr. Trib. Roma 27 agosto 1986, in *Riv. giur. cir.* 1987, 307.

⁽³⁹⁾ Cfr. Cass. 8 maggio 1968, n. 1414, in *Giust. civ.* 1968, I, 1429, secondo cui «lo spedizioniere che si obblighi a concludere un contratto per via mare di un particolare

Per il nuovo art. 1739, secondo comma, c.c., lo spedizioniere non deve stipulare il contratto di assicurazione della merce, salvo che vi sia una espressa richiesta. A differenza dell'originaria disposizione, quella attuale non prevede il rinvio agli usi contrari; per il vigente art. 1739, secondo comma, c.c., l'assicurazione è obbligatoria se concordata. In difetto, non può prevalere l'eventuale uso contrario. Per il resto, l'art. 1739, secondo comma, c.c. non modifica l'impianto tradizionale. Così, anche oggi, l'obbligo di stipulare l'assicurazione è sancito nelle condizioni generali di contratto redatte dalla Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali.

Per l'art. 31 di tali condizioni, lo spedizioniere deve assicurare il carico solo qualora vi sia un ordine scritto ⁽⁴⁰⁾ ed espresso del mandante per conto del quale egli agisca come «intermediario, alle condizioni delle polizze e delle clausole speciali delle compagnie [...] da lui scelte e senza alcuna responsabilità, anche se non ha comunicato al mandante il nome dell'assicuratore» ⁽⁴¹⁾. Poi, in modo opportuno, secondo l'art. 39 delle citate previsioni, qualora non siano indicati i rischi oggetto della copertura, rilevano solo quelli ordinari. Per tali si intendono sia quelli attinenti all'esecuzione del trasporto, sia quelli afferenti alla custodia, all'imballaggio, alla caricazione, alla scaricazione o, comunque, rilevanti per il buon esito del trasferimento, anche in difetto di precise indicazioni ⁽⁴²⁾. Invece, se mancano, lo spedizioniere può scegliere un vettore «non assistito "in proprio" da adeguata copertura» ⁽⁴³⁾.

Infine, è stato eliminato dall'art. 1739 c.c. il terzo comma, per il quale i premi, gli abbuoni e i vantaggi di tariffa ottenuti dallo spedi-

trasformatore di grandi proporzioni non esegue la prestazione dovuta concludendo il contratto a mezzo di una qualunque nave, ma deve stipularlo avendo riguardo a una, idonea a trasportare quella determinata cosa». V. anche Trib. Prato 14 settembre 1982, in *Dir. mar.* 1983, 344.

⁽⁴⁰⁾ Cfr. B. CARPINO, *I contratti speciali. Il mandato, la commissione, la spedizione*, 2007, 211, il quale sottolinea come si tratti di una particolare ipotesi di forma volontaria, non assoggettabile alla disciplina prevista dall'art. 1352 c.c. e, poiché l'assicurazione deve essere stipulata dal mandatario con un terzo, «anche in mancanza di un ordine scritto, il contratto [...] compiuto dallo spedizioniere sarà sempre valido ed efficace, in quanto il patto sulla forma sarà inopponibile al terzo».

⁽⁴¹⁾ Cfr. G. SILINGARDI, *Spedizione (contratto di)*, *loc. cit.*, 118 ss.

⁽⁴²⁾ Cfr. B. CARPINO, *I contratti speciali. Il mandato, la commissione, la spedizione*, cit., 211; G. SILINGARDI, *Spedizione (contratto di)*, *loc. cit.*, 119.

⁽⁴³⁾ Cfr. Cass. 27 gennaio 1995, n. 1016, in *Giur. it. mass.* 1995.

zionario sarebbero stati da accreditare al committente, salvo patto contrario. Questa disposizione è stata interpretata ⁽⁴⁴⁾ nel senso per cui sarebbe stato precluso trarre un vantaggio ulteriore rispetto a quelli consistenti nei compensi previsti dall'art. 1740 c.c. A differenza di quanto sancito dall'art. 1713 c.c., in tema di mandato, non si sarebbe potuto indagare sulla causa per cui il premio, l'abbuono o il vantaggio di tariffa fossero stati percepiti, ma sarebbe stato sufficiente il loro ottenimento perché sorgesse l'obbligo di accreditamento.

Ora, il problema è superato dal nuovo art. 1739 c.c.; questo ha risolto una questione molto sentita, perché, in buona parte, la competenza professionale dello spedizioniere si manifesta nella capacità di conseguire le tariffe migliori. In quanto chiamato all'organizzazione dei viaggi, lo spedizioniere regola, in via convenzionale, i rapporti sia con il mittente, sia con i vettori, e non ha alcun obbligo di riversare al primo quanto ottenuto nelle trattative con i secondi. A dire il vero, in molti casi, nella prassi era già così (l'art. 1739, terzo comma, c.c. era derogabile) e il riportato principio apparteneva a una visione in sé desueta. Oggi, la completa autonomia negoziale è sancita, in via espressa, con l'affermazione delle regole proprie del mandato. Ne deriva una indiretta smentita di alcune tesi tradizionali ⁽⁴⁵⁾, ma non convincenti ⁽⁴⁶⁾, secondo cui i criteri di determinazione del corrispettivo avrebbero avuto rilievo fondamentale ai fini della qualificazione del contratto.

5. *Lo spedizioniere – vettore* — L'attuale art. 1741 c.c. ribadisce la definizione di spedizioniere – vettore, con la precisazione secondo cui, nell'ipotesi di perdita o di avaria, opera l'art. 1696 c.c. Allo spedizioniere che si impegni a eseguire il trasporto, con mezzi suoi o altrui, si applica la relativa disciplina e, pertanto, egli può beneficiare del limite risarcitorio, ai sensi del richiamato art. 1696 c.c. ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴⁴⁾ Cfr. Cass. 26 novembre 1977, n. 5157, in *Giur. it. mass.* 1977, secondo cui si sarebbero dovuti accreditare al committente anche i premi concessi dal vettore allo spedizioniere in relazione alla sua attività complessiva riferita a un periodo di tempo più o meno lungo e non in relazione ai singoli contratti di trasporto.

⁽⁴⁵⁾ Cass. 28 marzo 1995, n. 3614, in *Vita not.* 1996, 60. Più di recente, v. Trib. Milano 22 aprile 2010, in *Giur. it. mass.* 2010.

⁽⁴⁶⁾ Cfr. S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., 45.

⁽⁴⁷⁾ Cfr. Cass. 28 giugno 2005, n. 13905, in *Dir. trasp.* 2006, 638.

Quindi, «i contratti conclusi sono due: uno di spedizione e uno di trasporto»⁽⁴⁸⁾. Oltre alle obbligazioni derivanti dal primo, si assumono quelle di vettore, con la vigenza contemporanea delle norme relative alle due fattispecie tipiche⁽⁴⁹⁾; così, fermo l'operare «della disciplina [...] del contratto di spedizione, l'art. 1741 c.c. ha [...] lo scopo di rendere applicabile [...] quella»⁽⁵⁰⁾ sul trasporto. In sostanza, «l'art. 1741 c.c. non sottrae lo spedizioniere – vettore alla normativa sulla spedizione⁽⁵¹⁾, ma gli riconosce i diritti e gli obblighi del trasportatore, in relazione a quelle componenti della sua attività riconducibili al trasporto»⁽⁵²⁾.

Raccogliendo le sollecitazioni di una parte della dottrina⁽⁵³⁾, il legislatore ha modificato l'art. 1741 c.c. in modo che ne sia valorizzata la funzione; ciò non incide sull'identificazione della fattispecie, rimessa ai criteri tradizionali, per cui la valutazione delle circostanze e delle modalità di esecuzione può rilevare ai fini della determinazione dell'intento negoziale. Così, «nell'accertare se lo spedizioniere abbia assunto le obbligazioni del trasportatore, si deve fare ricorso ai criteri previsti dagli artt. 1362 ss. c.c., con una analisi del comportamento complessivo, anche successivo alla stipulazione»⁽⁵⁴⁾.

(48) Cfr. S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., 45.

(49) Cfr. V.V. CUOCCI, *Della spedizione. Artt. 1737-1741 c.c.*, cit., 191.

(50) Cfr. V.V. CUOCCI, *Della spedizione. Artt. 1737-1741 c.c.*, cit., 191.

(51) Cfr. A. LUMINOSO, *Mandato, commissione, spedizione*, cit., 645, secondo cui vi sarebbe una sorta di trasformazione «del rapporto di spedizione in rapporto di trasporto». V.: A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 128, il quale sottolinea l'evoluzione di tale figura. Secondo l'Autore, il problema non è tanto quello dello spedizioniere che svolga l'attività di trasportatore, ma di un soggetto che, nonostante si presenti come spedizioniere, sia di fatto solo un vettore, che si obblighi a eseguire il trasferimento nei confronti del cliente e stipuli un contratto di subtrasporto con l'impresa che realizzi la prestazione.

(52) Cfr. Cass. 9 aprile 1999, n. 3468, in *Giur. it. mass.* 1999. V. anche Trib. Milano 13 novembre 1995, in *Giur. mer.* 1996, 678, secondo cui, «ove il trasporto sia estraneo rispetto all'oggetto dell'attività dello spedizioniere, il quale, tuttavia, si impegni in assoluta autonomia a eseguire il trasferimento, si ravvisa la figura dello spedizioniere – vettore, il quale assume gli obblighi e i diritti del vettore, ai sensi dell'art. 1741 c.c.».

(53) Cfr. S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., 45.

(54) Cfr. Cass. 6 agosto 2004, n. 15186, in *Giur. it. rep.* 2004. V. anche Cass. 27 settembre 2016, n. 18982, *ibid.*, 2016, per la quale sarebbero indicative le risultanze della polizza di carico, in cui altro soggetto, non lo spedizioniere, sia indicato come vettore e la precisazione indicata in calce alla fattura relativa al pagamento delle pretese dello spedizioniere, perché ivi «è precisato che la somma pagata si riferisce alle com-

Se mai, la previsione di un compenso *à forfait* non è più un criterio fondamentale; prima, si diceva che «la pattuizione di un corrispettivo *à forfait* comprensivo della provvigione, del rimborso delle spese anticipate e di quanto dovuto per le prestazioni accessorie» sarebbe stato «un elemento di particolare rilievo al fine della qualificazione»⁽⁵⁵⁾. Infatti, l'autonomia nell'esecuzione del viaggio a fronte di un compenso commisurato al rischio normale inerente al risultato finale avrebbe individuato lo spedizioniere – vettore⁽⁵⁶⁾. Tale conclusione è messa in discussione dal nuovo art. 1739 c.c., per cui lo spedizioniere non deve dare conto delle tariffe ottenute e non ne deve versare una parte al mittente. Già in passato⁽⁵⁷⁾, non è stata considerata decisiva la previsione di un corrispettivo forfettario, compatibile con la figura dello spedizioniere, in virtù dell'art. 1740 c.c., secondo cui i compensi possono essere costituiti da una somma di denaro, come accade spesso⁽⁵⁸⁾. Se mai, i criteri della loro identificazione sono più complessi; così, si è attribuita rilevanza al mancato rilascio di documenti di trasporto, poiché, «sebbene non essenziale al perfezionamento del relativo contratto, l'omessa consegna fa sorgere dubbi sulla sua stipulazione»⁽⁵⁹⁾.

petenze» dello stesso vettore «per l'assistenza all'imbarco e per l'emissione della polizza di carico», senza alcun riferimento a ulteriori obblighi afferenti all'esecuzione del trasporto; Cass. 20 giugno 2014, n. 14089, *ibid.*, 2014. Cfr. G. TELLARINI, *La spedizione*, in *I contratti del trasporto aereo, marittimo e terrestre* (a cura di F. Morandi), Roma, 2012, 1261; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 131.

(55) Cfr. Cass. 28 marzo 1995, n. 3614, *cit.*; Trib. Milano 22 aprile 2010, *cit.*

(56) Cfr. Cass. 3 marzo 1997, n. 1867, in *Dir. mar.* 1998, 391; Cass. 13 agosto 1997, n. 7556, *ibid.*, 1998, 406, secondo cui, perché «sia configurabile la fattispecie di spedizioniere – vettore» sarebbe necessario che lo spedizioniere assumesse «l'obbligazione propria del vettore [...], verso un corrispettivo commisurato al rischio normale inerente al risultato finale dell'operazione complessiva».

(57) Cfr. V.V. CUOCCI, *Della spedizione. Artt. 1737-1741 c.c.*, cit., 197, secondo cui «tale previsione normativa è una soluzione [...] vantaggiosa specie per lo spedizioniere che potrà [...] lucrare su eventuali ribassi di prezzo o sconti effettuati dal vettore».

(58) Cfr. Cass. 6 marzo 1997, n. 1994, in *Dir. mar.* 1998, 395; Cass. 19 agosto 2003, n. 12125, in *Giur. it. rep.* 2003; Cass. 6 agosto 2013, n. 18657, *ibid.*, 2013; Trib. Milano 13 ottobre 2004, in *Dir. mar.* 2006, 1262.

(59) Cfr. Cass. 13 agosto 1997, n. 7556, in *Giur. it. rep.* 1997; Cass. 11 ottobre 1990, n. 9993, in *Riv. dir. comm.* 1991, II, 411; Trib. Trieste 24 marzo 1993, in *Dir. mar.* 1994, 822; Cass. 14 febbraio 2005, n. 2898, in *Dir. trasp.* 2006, 318, secondo cui «l'accertamento dell'avvenuta assunzione delle obbligazioni del vettore da parte dello spedizioniere si risolve in una indagine circa il contenuto dell'intento negoziale».

In ogni caso, l'applicazione dell'art. 1741 c.c. presuppone una analisi del comportamento nell'ambito di funzioni economiche sofisticate ed eseguite con i moderni strumenti di comunicazione, quindi, per lo più, con messaggi sintetici scambiati tra operatori professionali. In questa logica, non è sempre agevole identificare l'assunzione dell'obbligazione di trasportare e sono inevitabili frequenti perplessità operative⁽⁶⁰⁾. Con la riforma dell'art. 1741 c.c., il quadro normativo è rimasto immutato a tale ultimo riguardo; difatti, con la previsione di un nuovo capoverso, la disposizione ribadisce la possibilità di invocare la disciplina del limite risarcitorio, in caso di perdita o di avaria della merce. Anche in precedenza era permesso e la precisazione è pleonastica. Proprio in quanto vettore, lo spedizioniere era sottoposto alla relativa normativa, con i corrispondenti vantaggi in ordine alla quantificazione del risarcimento. Se mai, deve essere contestata la tesi secondo cui l'art. 1741 c.c. si sarebbe potuto applicare solo al trasporto stradale, come sembra implicito in una sentenza di merito⁽⁶¹⁾. Infatti, l'art. 1741 c.c. fa riferimento alla nozione di vettore contrattuale e non a quella di trasportatore di fatto, così che l'obbligazione può riguardare qualunque forma di trasferimento, in previsione del ricorso alla collaborazione di subtrasportatori⁽⁶²⁾.

Pertanto, opera il limite previsto da qualsiasi disciplina e, sul punto, non vi è contraddizione con l'art. 1696 c.c., il quale non è correlato allo svolgimento della cosiddetta attività di autotrasporto⁽⁶³⁾. Lo spedizioniere potrebbe essere un autotrasportatore, sebbene l'ipotesi non

⁽⁶⁰⁾ Cfr. Trib. Milano 8 ottobre 1990, in *Dir. mar.* 1991, 1109, secondo cui è un vettore e non spedizioniere vettore chi abbia emesso fatture che espongano prestazioni di puro o semplice trasporto; App. Firenze 18 gennaio 2011, in *Giur. it. rep.* 2011, secondo cui è un vettore chi abbia un amplissimo potere discrezionale di scelta della via, del mezzo e delle modalità di trasporto. Cfr. S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, Milano, 2007, 82, per il quale è vettore chi abbia pattuito clausole di rinvio a condizioni generali solo di trasporto.

⁽⁶¹⁾ Cfr. App. Milano 21 dicembre 2004, in *Dir. mar.* 2006, 1218, secondo cui «nel caso di trasporto multimodale l'esecuzione da parte dello spedizioniere del trasporto di una tratta del percorso non è sufficiente a inquadrare l'intero rapporto tra mittente e spedizioniere nella fattispecie prevista dell'art. 1741 c.c.».

⁽⁶²⁾ Cfr. C. TINCANI, *L'attuale disciplina sul subtrasporto*, in *Dir. trasp.* 2017, 445.

⁽⁶³⁾ Il d.lg. 286/2005 regola l'attività dell'autotrasporto, in parziale superamento della disciplina prevista dalla l. 298/1974. Cfr. M. RIGUZZI, *Prime considerazioni sulla riforma dell'autotrasporto di cose per conto di terzi introdotta dal d.lg. 21 novembre 2005, n. 286*, in *Dir. trasp.* 2006, 405.

sia frequente, ma ciò non ha alcuna importanza ai fini dell'art. 1741 c.c., che inerisce al negozio tipico e non riguarda l'esecuzione materiale. In questo senso, lo spedizioniere – vettore si può avvalere di qualunque limite e non solo di quello previsto dal diritto interno per il trasporto stradale. Per quello internazionale, opera la relativa Convenzione firmata a Ginevra il 19 maggio 1956 (la cosiddetta CMR). Poiché l'art. 41 sancisce il suo carattere inderogabile, se assume la veste di vettore, lo spedizioniere non può richiamare le condizioni che limitino la sua responsabilità, introdotte nell'eventuale testo contrattuale sulla scorta della legge nazionale, in quanto, proprio perché trasportatore, si devono applicare la Convenzione e il suo art. 41 ⁽⁶⁴⁾. Questa giurisprudenza è fondata e non è contraddetta dall'art. 1696 c.c.

6. *Il contratto di spedizione e il privilegio* – L'attuale art. 2761, primo comma, c.c. conferma per il vettore quanto previsto dall'originaria disposizione e, cioè, a presidio dei suoi crediti e delle spese di imposta anticipate, gli riconosce il privilegio sui beni oggetto del contratto, con la precisazione per cui tale principio può riguardare merci oggetto di un trasporto diverso da quello per cui sia sorto il credito, purché costituisca esecuzione di un unico accordo per prestazioni periodiche o continuative. Prima della riforma, in assenza di alcuna indicazione prescrittiva, per un orientamento costante ⁽⁶⁵⁾, il vettore avrebbe potuto esercitare il privilegio ai sensi dell'art. 2761, primo comma, c.c., fino a quando i beni fossero rimasti presso di lui e purché la causa del credito fosse il trasporto, con una connessione tra le merci e il diritto soggettivo, in modo che il privilegio fosse esercitabile anche per beni oggetto di un trasporto diverso da quello per il quale l'obbligazione fosse sorta e purché tale trasferimento

⁽⁶⁴⁾ Cfr. Hof Bruxelles 23 dicembre 1971, in *Europ. transp. law* 1972, n. 7, 865, secondo cui uno spedizioniere non si può avvalere delle norme nazionali che limitano la sua responsabilità, in quanto nel trasporto internazionale è considerato come un vettore e, in quanto tale, è soggetto alla CMR.

⁽⁶⁵⁾ Cfr. Cass. 28 giugno 2005, n. 13905, in *Dir. mar.* 2006, 1199, la quale precisa che i beni restano presso il vettore fino a quando non pervengano nella sfera di disponibilità del destinatario; Trib. Monza 29 novembre 2007, in *Giur. it. mass.* 2007; Cass. 10 maggio 2012, n. 7152, *ibid.*, 2012; Trib. Milano 18 luglio 2012, *ibid.*, 2012; Trib. Milano 22 ottobre 2012, in *Nuova giur. civ. comm.* 2013, 755; Trib. Verona 13 maggio 2015, in *Dir. mar.* 2016, 152; Trib. Milano 20 giugno 2017, in *Giur. it. mass.* 2017.

fosse stato effettuato in esecuzione di un unico contratto. Ora, il principio è richiamato dall'art. 2761, primo comma, c.c. e la scelta del legislatore è condivisibile, perché più trasferimenti in attuazione del medesimo negozio non possono comportare un indebolimento del privilegio previsto a presidio delle pretese del vettore.

La posizione dello spedizioniere non era considerata dal vecchio art. 2761, primo comma, c.c. Però, in quanto mandatario, egli avrebbe potuto ricorrere all'art. 2761, secondo comma, c.c., per cui i crediti derivanti dall'esecuzione di un mandato hanno privilegio sulle cose mobili del mandante, purché il mandatario le detenga in ragione del medesimo accordo. Il privilegio sarebbe gravato solo sui beni oggetto della spedizione e non si sarebbe potuto estendere agli altri del mandante. Così, «il credito dello spedizioniere per il rimborso di quanto versato per lo sdoganamento della merce era assistito dal privilegio dell'art. 2761, secondo comma, c.c.»⁽⁶⁶⁾. Si sarebbe potuto creare un conflitto tra il credito dello spedizioniere e quello del trasportatore, previsto dall'art. 2761, primo comma, c.c.⁽⁶⁷⁾; una volta consegnate le merci al vettore, questi le avrebbe detenute per conto dello spedizioniere – mandatario⁽⁶⁸⁾. Quindi, «poiché vi sarebbe stato il privilegio del mandatario anche nel caso in cui altri» avesse avuto la detenzione dei beni mobili, ma per conto del mandatario, vi sarebbe stata «la possibile coesistenza del privilegio dello spedizioniere e del vettore»⁽⁶⁹⁾. Poi, sarebbe dovuto prevalere quello del vettore fino a quando i beni fossero rimasti coinvolti nel trasporto⁽⁷⁰⁾.

Ora, il nuovo art. 2761 c.c. riformula il primo comma e prevede accanto al privilegio del vettore quello dello spedizioniere, con la precisazione per cui il secondo grava su beni oggetto di un trasporto o di una spedizione diversi da quelli per cui il credito sia sorto, purché costituiscano esecuzione di un unico contratto con prestazioni periodiche o continuative. Pertanto, è più coerente la norma, in

(66) Cfr. Trib. Salerno 13 marzo 1993, in *Dir. mar.* 1995, 755.

(67) Cfr. A. ASQUINI, *Spedizione (contratto di)*, loc. cit., 1101; B. CARPINO, *I contratti speciali. Il mandato, la commissione, la spedizione*, cit., 212.

(68) Cfr. A. ASQUINI, *Spedizione (contratto di)*, loc. cit., 1101.

(69) Cfr. B. CARPINO, *I contratti speciali. Il mandato, la commissione, la spedizione*, cit., 212.

(70) Cfr. V.V. CUOCCI, *Della spedizione. Artt. 1737-1741 c.c.*, cit., 174; A. ASQUINI, *Spedizione (contratto di)*, loc. cit., 1101.

quanto non vi era ragione di differenziare i privilegi in ragione della posizione di trasportatore o di spedizioniere, ma essi devono coesistere.