



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PADOVA
DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE ED AZIENDALI
"M.FANNO"

CORSO DI LAUREA IN ECONOMIA E MANAGEMENT

PROVA FINALE

**"IL CONTRATTO DI SPEDIZIONE E LE OPERAZIONI
ACCESSORIE"**

RELATORE:

CH.MO PROF. ARIANNA FUSARO

LAUREANDO/A: FRANCHIN CHIARA

MATRICOLA N. 1043519

ANNO ACCADEMICO 2014 – 2015

INDICE

INTRODUZIONE.....	3
CAPITOLO 1.....	4
LA DISCIPLINA	4
1.1 QUALIFICAZIONE NORMATIVA DEL CONTRATTO	4
1.2 EXCURSUS STORICO E INADEGUATEZZA DELLA NORMATIVA VIGENTE	5
CAPITOLO 2.....	8
LE FIGURE AFFINI ALLO SPEDIZIONIERE.....	8
2.1 DIFFERENZE TRA LO SPEDIZIONIERE E LE FIGURE AFFINI.....	8
2.2 DIFFERENZA TRA SPEDIZIONIERE E VETTORE	9
2.3 LO SPEDIZIONIERE VETTORE	10
2.4 IL TRASPORTO CON RISPEDIZIONE.....	13
CAPITOLO 3.....	14
L'IMPORTANZA DELLE OPERAZIONI ACCESSORIE.....	14
3.1 L'OBBLIGAZIONE DELLO SPEDIZIONIERE.....	14
3.2 CONCETTO DI ACCESSORIETÀ.....	16
3.3 L'IMPORTANZA DELLE OPERAZIONI ACCESSORIE.....	17
3.4 L'ATIPICITÀ DEL CONTRATTO	19
CAPITOLO 4.....	21
LE PRESTAZIONI ACCESSORIE TIPICHE.....	21
4.1 LA CONSEGNA.....	21
4.2 IL DEPOSITO	23
4.3 LA PESATURA	25
4.4 ACQUISIRE E FORNIRE INFORMAZIONI SULL'APPLICAZIONE DI TASSE, SPESE, NOLI, DAZI ECC.	26
4.4 LA RICONSEGNA	27
4.5 L'IMBALLAGGIO.....	28
CONCLUSIONE.....	30
BIBLIOGRAFIA	31

INTRODUZIONE

In questo tempo e mondo globalizzato, il business della logistica risulta di estrema importanza per rispondere alle esigenze mutate dei consumatori. Assistiamo sempre di più ad un tipo di commercio globale, internazionale ed elettronico che dà accesso a infinite possibilità di consumo. È recente la notizia di un accordo tra Audi, Amazon e Dhl¹ che permetterà la consegna dei pacchi acquistati sul famoso sito direttamente presso il bagaglio della propria macchina della casa tedesca, mettendo a disposizione del corriere un codice temporaneo per l'apertura del veicolo. Per ora è solo un progetto pilota chiamato "Audi connect easy delivery" ma può fare intendere quale saranno le nuove frontiere dell' e-commerce.

Il consumatore oggi ha nuove esigenze in termini di celerità, sicurezza ed economicità del servizio di spedizione.

Di conseguenza, le aziende, più di tutte quelle che commerciano con l'estero, sentono l'esigenza di appoggiarsi a figure specializzate per curare i termini e le fasi di consegna e trasporto necessarie a soddisfare il cliente finale. È in questo frangente che si inserisce la figura dello spedizioniere e il contratto di spedizione, fornendo un servizio di consulenza specializzato nell'espletare tutte le serie di attività giuridiche e materiali rese necessarie dai moderni sistemi di distribuzione.

Lo spedizioniere risulta quindi essere una figura in evoluzione, spinto dal progressivo sviluppo tecnologico nei traffici commerciali a fornire una sempre più ampia gamma di servizi molto diversi tra loro che rende anche difficile definirne l'attività.

Lo scopo di questo elaborato è quello di mettere in evidenza la distanza esistente tra dato formale e fattuale che investe il contratto di spedizione, l'inadeguatezza dell'aggiornamento normativo e come le diverse attività da espletare e le prestazioni accessorie possono attrarre il contratto di spedizione verso una diversa fattispecie giuridica come ad esempio il contratto di trasporto.

¹ M. Letizia. 2015. Acquisti on-line: ora la merce verrà consegnata nel bagaglio dell'auto, Corriere della Sera, Tecnologia, disponibile su http://www.corriere.it/tecnologia/15_aprile_23/acquisti-online-ora-merce-verra-consegnata-bagliaio-dell-auto-cf9839b6-e9a5-11e4-8a77-30fce419003.shtml (data di accesso 7.07.15)

CAPITOLO 1

LA DISCIPLINA

1.1 Qualificazione normativa del contratto

Il nostro Codice Civile riserva pochi articoli alla configurazione del contratto di spedizione: art. 1737 e ss. .

Secondo il portato dell'art. 1737 "Il contratto di spedizione è un mandato col quale lo spedizioniere assume l'obbligo di concludere, in nome proprio e per conto del mandante, un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie".

Il contratto in esame si caratterizza per due fondamentali elementi: in primis è un sottotipo di mandato dotato di assenza di rappresentanza e a seguire il suo oggetto corrisponde alla conclusione di un contratto di trasporto. Come il mandato quindi il contratto di spedizione è compreso tra i contratti di cooperazione, caratterizzato dall'essere consensuale e a prestazioni corrispettive in quanto all'obbligo dello spedizioniere di effettuare una determinata prestazione corrisponde l'obbligo del mandante di pagare una determinata somma di denaro².

La disciplina è quindi caratterizzata dall'applicazione delle norme sul contratto di spedizione (art. 1737-1741) e dove queste non dispongono si rimanda alla generica normativa sul mandato (senza rappresentanza).

Bisogna poi considerare che la prestazione dello spedizioniere è in maniera sempre più diffusa regolata anche attraverso schemi contrattuali uniformi, contenenti le condizioni generali di categoria e gli usi negoziali. Giocano quindi un ruolo prevalente i dettati normativi uniformi, nazionali e internazionali, approvati dalla categoria degli spedizionieri, che svolgono la funzione di integrare il modello tradizionale del Codice Civile. Tra queste si differenziano due diversi prospetti: quello degli spedizionieri internazionali, che fa riferimento al portato tipico del contratto di spedizione e di mandato, e quello che disciplina il carico per i trasposti combinati, usato dagli spedizionieri iscritti alla FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations) che regola anche l'attività del vettore.³

È quindi complesso il ruolo dell'interprete ogni qualvolta si presti ad esaminare l'intero portato della disciplina del contratto di spedizione per la moltitudine di rimandi e per ulteriori

² A. Baldassari, 2006. *Commentario del Codice Civile Scajola-Branca*, Libro IV delle obbligazioni, *Della commissione e della spedizione*. Ed. Zanichelli. Pg. 134

³ A. Baldassari, 2006. Pg. 135

ragioni che saranno spiegate in questo elaborato concernenti prevalentemente la discrasia tra dato normativo e ed effettuale e la disciplina da applicare alle prestazioni accessorie.

1.2 Excursus storico e inadeguatezza della normativa vigente

Le origini del contratto di spedizione possono essere fatte risalire agli usi seguiti nei traffici mercantili medioevali, soprattutto dalla categoria degli albergatori. Costoro procuravano ai mercanti che alloggiavano presso di loro dei vetturali per le loro merci e sempre a loro facevano riferimento diversi ordinamenti di diritto civile, in primis quello francese⁴.

Il contratto di spedizione diviene una fattispecie autonoma solo nel Codice Civile vigente (sotto l'influenza del codice di commercio della Repubblica Federale di Germania, HGB) in quanto il precedente codice del 1882 assoggettava tale contratto alla disciplina della commissione. Si deve però rilevare che già nel codice del 1882 si era comunque fatta una distinzione tra il soggetto che si obbligava a stringere un contratto di trasporto, in proprio nome e per conto altrui, e il soggetto che, invece, si obbligava ad eseguire il trasporto fisicamente.⁵ Questa differenza non esisteva nel Codice di commercio del 1865, che, influenzato dal Code de Commerce del 1807, configurava lo spedizioniere come un imprenditore di trasporto eguagliandolo quindi alla figura del vettore. Prima del codice attuale la legge 1442/1941 aveva istituito degli elenchi professionali dove gli spedizionieri per terra, per mare e per aria avevano l'obbligo di iscriversi per ottenere l'autorizzazione ad esercitare l'attività di spedizioniere e secondo l'art. 1 comma 1 lo spedizioniere era colui che si obbligava a "provvedere in proprio nome o in nome del committente ed in ogni caso per conto del committente alla stipulazione del contratto di trasporto col vettore, al compimento della spedizione od alle operazioni accessorie". La legge 1442/1941 anticipava gli elementi fondamentali di questa fattispecie ripresi poi nel codice attuale⁶.

Ad oggi la materia ad oggetto della fattispecie risulta regolata ancora dal portato del vigente Codice Civile. Sono stati sporadici e rari gli interventi riformatori, solo qualche intervento del legislatore europeo. A tal proposito si segnala la direttiva del Consiglio 82/470 del 29-06-1982 recepita dal nostro ordinamento tramite il d.lg. n.103 del 21-1-1992 che tratta delle "misure destinate a favorire l'esercizio effettivo della libertà di stabilimento e della libera prestazione dei servizi per le attività non salariate di taluni ausiliari dei trasporti e dei titolari di agenzie di viaggio (...), nonché dei depositari (...)". Questo intervento, pur non

⁴ G. Cottino, 2009. *Contratti Commerciali*. Padova, 2 ed. Cedam. Pg. 386-387

⁵ A. Baldassari, 2006. Pg. 130

⁶ A. Baldassari, 2006. Pg. 131

esclusivamente riferito alla materia di indagine, ha influenzato positivamente la figura giuridica dello spedizioniere in quanto ha posto le basi dei requisiti di onorabilità, di certificazione dell'attività e di capacità professionale richiesti.⁷

Gli sforzi del legislatore nell'identificare un portato autonomo riferito al contratto di spedizione risultano comunque non sufficienti a colmare la sostanziale separazione esistente tra regime normativo e dato effettuale esistente. Ad esempio portiamo un contratto stretto dalla Cararro Drive Tech S.p.a. con uno spedizioniere-vettore (in quanto, come si evincerà sotto, oltre al trasporto ad esso viene affidato anche la gestione dell'organizzazione dei transiti in piena autonomia). Il contratto pur comprendendo tutti i tratti tipici della fattispecie in esame, non viene qualificato come contratto di spedizione ma bensì come contratto di appalto di servizi di trasporto. Più avanti nell'elaborato avremo occasione di vedere che la qualificazione del contratto non è sufficiente per determinare la disciplina applicabile allo stesso.

CONTRATTO DI APPALTO DI SERVIZI DI TRASPORTO

tra

CARRARO DRIVE TECH S.p.A., con sede in Campodarsego (PD), Via Olmo n. 37, iscritta al Registro delle Imprese di Padova al n. 00202040283, in persona del suo Procuratore Speciale, Sig. Alberto Negri, (di seguito anche solo "CARRARO")

e

[TRASPORTATORE], con sede in _____, Capitale sociale € _____ int. vers., Codice fiscale e numero di iscrizione nel Registro delle Imprese di _____, Partita Iva _____, iscritta all'Albo degli Autotrasportatori di _____ al n. _____, in persona di _____ (di seguito anche solo "[TRASPORTATORE]")

Di seguito congiuntamente denominate le "Parti"

Premesso che

- A) CARRARO stipula il presente contratto nell'interesse proprio e della sua controllata SIAP Spa, con sede in Via Monfalcone 4, Maniago (PN). [TRASPORTATORE] dovrà pertanto rendere i Servizi di Trasporto previsti nel Contratto e richiesti da SIAP alle condizioni e nei termini previsti nel Contratto. Dove non diversamente previsto, ogni futuro riferimento a CARRARO si intenderà quindi esteso anche a SIAP.
- B) CARRARO, leader nel settore della progettazione e produzione di sistemi di trasmissione e componenti speciali per applicazioni agricole, movimento terra, automobili e veicoli commerciali, per far fronte alle proprie esigenze di approvvigionamento di materie prime e componenti destinati ai propri stabilimenti produttivi ed al regolare ed efficiente rifornimento di Prodotti ai propri clienti, intende commissionare a [TRASPORTATORE], che ha interesse ad accettare, le attività di ritiro merci, spedizione e logistica di trasporto su strada, dei propri Prodotti e Materiali, come definiti al successivo art. 1 e per gli Stabilimenti elencati all'art. 3;
- C) [TRASPORTATORE] dispone dei mezzi, dell'organizzazione e dei permessi di legge necessari per lo svolgimento dei suddetti servizi e di tutte le caratteristiche e specifiche tecniche richieste dalla normativa vigente;

⁷ M. Grigoli, 2007. *Obbligazioni e contratti* in *Trattato di diritto privato* vol. 13.1. Torino, 2 ed., Utet.. Pg. 6-47

3. SERVIZI DI TRASPORTO

- 3.1 [TRASPORTATORE] dovrà eseguire i Servizi di Trasporto di volta in volta commissionati da CARRARO tramite il Programma Ritiri/Consegne, a proprio rischio e con propria organizzazione di mezzi e risorse economico-finanziarie, a fronte del corrispettivo previsto in Contratto. I Servizi di Trasporto saranno svolti da [TRASPORTATORE] in piena autonomia, organizzativa e gestionale, tenuto conto delle esigenze produttive, logistiche e commerciali di CARRARO.
-

Il problema nasce anche dallo scopo a cui risponde il suddetto contratto: favorire lo svolgimento delle attività necessarie a velocizzare e facilitare il traffico commerciale. Ad esempio, uno dei dilemmi più attuali in materia riguarda l'identificazione della legge da applicare ai trasporti multimodali. Infatti, l'evolversi delle tecniche di stoccaggio, della dematerializzazione dei documenti e dell'uso ormai globale dei containers ha portato all'aumento dell'uso di più mezzi (terrestri, navali e aerei) per eseguire il trasporto delle merci, dando origine ad una sommatoria di singole tratte. L'ordinamento internazionale e nazionale risultano sprovvisti di una disciplina applicabile alla fattispecie, in quanto la Convenzione di Ginevra del 1980, unica fonte internazionale, non è mai entrata in vigore. A livello nazionale, si è cercato di sopperire a questa lacuna normativa con l'elaborazione di diverse tesi da parte della dottrina, senza però giungere ad un orientamento comune. Risulta invece pacifico che, per trasporto multimodale, si intenda il trasporto effettuato con due diversi mezzi⁸.

Detto ciò l'interprete dovrà comunque sempre svolgere un'attenta analisi, oltre che dei dati normativi, anche delle clausole apposte ai singoli contratti, che possono essere di diversa fonte (usi negoziali, accordi fra le parti, condizioni generali) ed assistendo ad un ampliamento dei servizi e attività (che vengono fatti rientrare nelle operazioni accessorie) sempre nuove a cui lo spedizioniere deve rispondere. La sua valutazione incontra sempre più ostacoli.

⁸Cass. 6 Agosto 2004, n. 15186, in *Il diritto marittimo*, IV, 2006, Pg. 1171, con nota di R. Abbate, "Spedizione e trasporto: un tema sempre attuale tra vecchie e nuove problematiche",

CAPITOLO 2

LE FIGURE AFFINI ALLO SPEDIZIONIERE

2.1 Differenze tra lo spedizioniere e le figure affini

Come è già stato rilevato lo spedizioniere ha l'obbligo di concludere per conto di un mandante ma in nome proprio un contratto di trasporto e di curarne le operazioni accessorie. Occorre rilevare che spesso non è facile distinguere la figura dello spedizioniere da altre figure, soprattutto a causa delle operazioni accessorie sequenziali e strettamente connesse tra loro che esso deve compiere.

Il mediatore si differenzia dallo spedizioniere perché il suo obbligo consiste nel mettere a contatto mittente e vettore e non entra a far parte del contratto.

Si distingue dalla figura dello spedizioniere anche l'agente di trasporti. Il suo compito è quello di promuovere la conclusione degli affari del vettore; può o meno avere la rappresentanza, ma il suo obbligo non è quello di stringere contratti di trasporto.

Può trarre in inganno anche la figura del recapitista il quale si occupa di ritirare la merce dal mittente e di custodirla fino al momento del ritiro da parte del vettore.⁹

È necessario soffermarsi sulla figura dello spedizioniere doganale. Lo spedizioniere doganale è un libero professionista che cura in nome e per conto del mittente le operazioni accessorie legate a problematiche di natura fiscale, doganale, valutarie e merceologiche. Le sue particolari funzioni vengono regolate nel d.p.r. del 23 gennaio 1973, n.43 dove, all'art. 40, viene disposto: "ogni qual volta le disposizioni in materia doganale prescrivono al proprietario della merce di fare una dichiarazione o di compiere determinati atti o di osservare speciali obblighi e norme ovvero gli consentono di esercitare determinati diritti, il proprietario stesso può agire per mezzo di un rappresentante. La rappresentanza per il compimento delle operazioni doganali può essere assegnata esclusivamente ad uno spedizioniere doganale iscritto nell'albo professionale istituito con la legge 22 dicembre 1960, n. 162..." (la disposizione è stata poi riformata e ampliata dal d.m. 31 marzo 1992, art. 5 e dal d.l. 30 dicembre 1991, art. 7, trasformato in legge il 6 febbraio 1992, n. 66). Ciò che differenzia lo

⁹ B. Carpino, 2007. *Il mandato, la commissione, la spedizione*, vol. XVI. Torino, Giappichelli editore. Pg. 200

spedizioniere dallo spedizioniere doganale è la causa del contratto. La causa del contratto di spedizione è la conclusione di un contratto di trasporto mentre la causa del contratto esistente tra il mittente e lo spedizioniere doganale è l'accettazione di quest'ultimo del compito di curare le attività in materia valutaria, merceologica, doganale e fiscale.

2.2 Differenza tra spedizioniere e vettore

Come si può evincere dall'art. 1737 il contratto di spedizione è funzionale alla conclusione del contratto di trasporto. Si evince invece dall'art. 1678 del c.c. che "con il contratto di trasporto il vettore si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo all'altro". Molto spesso può però accadere che, per le operazioni accessorie svolte dallo spedizioniere, il contratto di trasporto attira all'interno della propria fattispecie il contratto di spedizione. È quindi necessario delineare gli elementi che determinano la diversità tra i due contratti.

Per essere chiari: "lo spedizioniere non trasporta ma fa trasportare"¹⁰. Dall'analisi del Codice Civile la differenza risulta chiara ma con lo sviluppo dei traffici commerciali le due figure hanno iniziato sempre più a interferire una con l'altra. Si è reso difficile nella realtà fattuale poter distinguere le due fattispecie.

Come riuscire a qualificare un contratto come di trasporto o di spedizione?

Innanzitutto è fondamentale l'analisi degli obblighi derivanti dal contratto; la sola qualificazione come uno e l'altro non determina necessariamente l'applicazione di una o l'altra disciplina. L'analisi deve essere condotta principalmente sul contenuto del contratto. Definire se l'attività svolta dal soggetto è prevalentemente di trasporto o di spedizione risulta poco utile alla qualificazione del contratto, ancora meno cercare la soluzione nella denominazione dell'azienda in quanto, come vedremo più avanti nella prassi può combinarsi l'attività di trasporto e di spedizione in capo allo stesso soggetto (vedi successivamente lo spedizioniere-vettore). Potrebbe invece essere più significativo capire se il soggetto è iscritto o no nell'elenco degli spedizionieri.¹¹

In questo frangente risultano molto valide le condizioni generali del contratto applicate, distinguendo infatti tra quelle degli spedizionieri da quelle per i vettori.

Un ruolo importante gioca anche l'eventuale esclusione di responsabilità dai rischi del trasporto. Questo porterebbe a qualificare il contratto come di spedizione in quanto il vettore

¹⁰ G. Cottino, 2009. Pg. 383

¹¹ A. Cataudella, 1998. *Scritti sui contratti*. Padova, Cedam. Pg. 229

risponde della perdita o dell'avaria delle cose trasportate a meno che non provi che queste non derivino da "caso fortuito, dalla natura o dai vizi delle cose stesse o del loro imballaggio o dal fatto del mittente o da quello del destinatario....." (art. 1693 c.c.)¹²

Questione molto dibattuta in giurisprudenza se il metodo con cui viene definito il corrispettivo possa aiutare nel qualificare il contratto come di trasporto o di spedizione. Inizialmente prevaleva la tesi secondo cui se il pagamento avveniva attraverso la concordanza di una somma di denaro a forfait allora si poteva desumere che il contratto fosse di trasporto. La tesi secondo cui la previsione di un compenso forfetario sia sufficiente per discriminare tra contratto di trasporto e di spedizione viene smentita anche in giurisprudenza, come infatti ha rilevato una sentenza della Cassazione che ha sostenuto essere altri gli elementi utili per risolvere la questione, come ad esempio il rilascio del titolo di trasporto¹³. Lo stesso art. 1740 recita "le spese anticipate e i compensi per le prestazioni accessorie eseguite dallo spedizioniere sono liquidate sulla base dei documenti giustificativi, a meno che il rimborso e i compensi siano stati preventivamente convenuti in una somma globale unitaria".

Abbiamo quindi introdotto i punti salienti dei criteri utilizzati per qualificare uno specifico contratto come di spedizione o di trasporto. L'ambiguità di queste situazioni scaturisce dal fatto che molto spesso lo spedizioniere è anche vettore o invece non essendolo esegue il trasporto con mezzi altrui. In più l'incertezza che riguarda la questione appena dibattuta è accentuata dal fatto che molto spesso i contratti vengono conclusi verbalmente¹⁴ o attraverso l'utilizzo di formulari altrettanto ambigui o anche dal fatto che le fatture vengono nella prassi emesse ad incarico eseguito.

Per avere la sicurezza circa la disciplina da applicare, si dovrà svolgere un'analisi delle prestazioni accessorie. Infatti, come successivamente verrà ribadito, esse hanno un ruolo fondamentale e definitivo in materia.

2.3 Lo spedizioniere vettore

Un altro punto d'interferenza tra spedizione e trasporto viene ravvisato nella figura dello spedizioniere-vettore. Questa figura appare per la prima volta nel HGB tedesco che ha influenzato in materia anche il nostro vigente Codice Civile¹⁵ dove si riscontra la volontà del

¹² A. Cataudella, 1998. Pg. 225-233

¹³ Cass. 13 Agosto 1997, n. 7556, in *Il diritto marittimo*, II, 1998, pg.406/424, con nota di A. Boglione, "Spedizioniere e spedizioniere-vettore: la Cassazione rivede, aggiornandoli e uniformandoli, i tradizionali criteri distintivi, contribuendo a fare chiarezza".

¹⁴ Ricordiamo che il contratto di spedizione è consensuale

¹⁵ G. Trabucchi, 1982. *Le prestazioni dello spedizioniere e l'obbligazione di risultato*. Padova, Cedam. Pg. 6

legislatore volta a sanzionare lo spedizioniere che vuole assumere integralmente ed autonomamente l'esecuzione del trasporto, con mezzi propri o altrui, verso un corrispettivo commisurato al rischio normale circa il risultato finale dell'operazione¹⁶.

L'art 1741 recita: "lo spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume l'esecuzione del trasporto in tutto o in parte, ha gli obblighi e i diritti del vettore.". La norma ha ragione di esistere perché, in sua assenza, lo spedizioniere che assumesse l'esecuzione del trasporto risulterebbe inadempiente, in quanto è obbligato principalmente a concludere un contratto di trasporto.

Questa fattispecie è stata fonte di molte dispute dottrinali e giurisprudenziali. Solo su un elemento si ravvisa l'unanimità dei consensi: perché sussista la fattispecie, prima deve essere concluso un contratto di spedizione e successivamente lo spedizioniere deve comunicare al mittente la sua intenzione di eseguire personalmente, in parte o in tutto, il trasporto, senza quindi rivolgersi ad una terza parte.

Le controversie nascono invece in capo a quelli che sono gli effetti che sorgerebbero dall'esecuzione del trasporto da parte dello spedizioniere-vettore e dal rapporto esistente tra l'art. 1741 e l'art 1735 che tratta la figura del commissario contraente in proprio in tema di commissione. Sul punto sopra indicato esistono in dottrina due tesi contrastanti.

Secondo un primo orientamento lo spedizioniere, procedendo ad eseguire il trasporto, trasformerebbe il rapporto originario in un rapporto di trasporto¹⁷. La prima argomentazione portata a sostegno di questa tesi consiste in un mero elemento letterale: nell'art. 1741, a differenza dall'art. 1735¹⁸, non è prevista una provvigione, diritto che appunto non può essere riconosciuto allo spedizioniere in mancanza di un'apposita disposizione e in quanto il soggetto non dà luogo all'incarico iniziale ricevuto. In più viene ritenuto iniquo pagare lo spedizioniere vettore oltre che per il corrispettivo dovuto al trasporto anche per l'incarico di spedizioniere, se in realtà in questo modo si trasforma in vettore. Conseguentemente, se la suddetta tesi si prende come vera, l'art. 1741 risulterebbe superfluo, in quanto dopo avere eseguito il trasporto sarebbe ovvio che lo spedizioniere guadagnasse diritti e obblighi del vettore.

¹⁶ App. Milano, 29 Febbraio 2000, in *Il diritto marittimo*, III, 2002, pg. 968, con nota di A. Rais, "Ancora problemi per lo spedizioniere".

¹⁷ A. Luminoso, 2010. *Contratto di spedizione*, Enciclopedia giuridica Treccani. Pg. 1/7

¹⁸ l'art. 1735 recita "Nella commissione di compera o di vendita di titoli, divise o merci aventi un prezzo corrente che risulti nei modi indicati dal terzo comma dell'articolo 1515, se il committente non ha diversamente disposto, il commissionario può fornire al prezzo suddetto le cose che deve comprare, o può acquistare per sé le cose che deve vendere, salvo, in ogni caso, il suo diritto alla provvigione.

Anche quando il committente ha fissato il prezzo, il commissionario che acquista per sé non può praticare un prezzo inferiore a quello corrente nel giorno in cui compie l'operazione, se questo è superiore al prezzo fissato dal committente; e il commissionario che fornisce le cose che deve comprare non può praticare un prezzo superiore a quello corrente, se questo è inferiore al prezzo fissato dal committente"

Il secondo orientamento, che è anche il prevalente, sostiene invece che la fattispecie permetterebbe il subentro dello spedizioniere nel contratto di trasporto simile a quello prospettato all'art. 1735 in materia di commissione e che conseguentemente lo stesso soggetto cumulerebbe sopra di sé le due posizioni, quello di vettore e di spedizioniere, acquisendone così diritti e obblighi. Infatti, secondo i suoi sostenitori questa tesi risponde meglio a esigenze e necessità di celerità che nella prassi si manifestano (come ad esempio in caso di spedizioni relative a materiale deperibile).

Quello che infatti sfugge alla tesi basata sul mero elemento letterale che distingue l'art. 1741 dall'art. 1735, è che nella prassi si può verificare che il trasporto da parte dello spedizioniere può essere eseguito solo in parte. Se quanto appena ipotizzato fosse vero, la sostituzione dello spedizioniere con la figura del vettore sarebbe anch'essa parziale. In questo caso il contratto di spedizione produrrebbe effetti per la sola parte in cui lo spedizioniere non esegue il trasporto e successivamente subentrerebbe la fattispecie del trasporto. Allo spedizioniere, secondo filo logico, non sarebbe riconosciuta la provvigione se non proporzionalmente all'esecuzione della propria attività.

Le analogie esistenti con il portato dell'art. 1375 portano anche a sostenere che lo spedizioniere può compiere la prestazione di trasporto personalmente senza comunque perdere i diritti e gli obblighi legati alla sua figura giuridica, compreso anche il diritto alla provvigione. Anche in giurisprudenza questa tesi viene confermata e il compenso forfetario viene ritenuto probante dell'esistenza di un rapporto di spedizione-trasporto anziché di pura spedizione¹⁹.

Inoltre si deve considerare che il legislatore non delimita nessuna specifica disciplina per l'art. 1741 e quindi non determina limiti ammissibili alla sua figura.

L'unica effettiva differenza esistente tra l'art. 1735 e l'art. 1741 è che nel primo caso è sempre necessario una dichiarazione da parte del commissionario contraente in proprio, mentre nel caso della spedizione l'istituzione di un rapporto di trasporto può sorgere anch'essa da una dichiarazione ma anche dalla semplice esecuzione da parte dello spedizioniere dell'attività di trasporto.

L'analisi svolta in questo capitolo ci porta a pensare che la figura che si avvicina di più alla "purezza" del dettato normativo in materia di spedizione è appunto lo spedizioniere internazionale, in quanto operare a livello internazionale richiede specifiche competenze tecniche e giuridiche che il mittente, il più delle volte, ignora.

¹⁹ App. Milano, 29 Febbraio 2000, in *Il diritto marittimo*, III, 2002, pg. 969, con nota di A. Rais, "Ancora problemi per lo spedizioniere".

2.4 Il trasporto con rispedizione

Una fattispecie speculare a quella dello spedizioniere si configura nel caso di trasporto con rispedizione.

Ai sensi dell'art. 1699 si evince “se il vettore si obbliga di far proseguire le cose trasportate, oltre le proprie linee, per mezzo di vettori successivi, senza farsi rilasciare dal mittente una lettera di vettura diretta fino al luogo di destinazione, si presume che egli assuma, per il trasporto oltre le proprie linee, gli obblighi di uno spedizioniere.”. Sono stati individuati dalla giurisprudenza anche alcuni tratti essenziali per presumere la sussistenza della fattispecie di cui all'art. 1699 del c.c.. Si avrà un contratto con rispedizione quando il vettore si è obbligato ad: eseguire il trasporto fino ad un luogo determinato che non deve coincidere con la destinazione finale, a far proseguire le cose oggetto del contratto dal luogo suddetto al luogo finale di destinazione e infine nel caso non si sia fatto rilasciare una lettera di vettura diretta fino al luogo di destinazione.²⁰

Come lo spedizioniere può fare il vettore, anche il vettore può stringere contratti di trasporto per conto del mittente e quindi diventare spedizioniere. Il vettore assume nei confronti del mittente una doppia obbligazione: quella tipica del contratto di trasporto per una sola parte del transito (fino alle linee da lui servite) e quella tipica dello spedizioniere per la seconda.

A differenza della figura dello spedizioniere-vettore sopra discussa, questa particolare fattispecie non solleva particolari controversie in giurisprudenza. È infatti pacifico che in capo allo stesso soggetto si cumulino due posizioni giuridiche diverse: quella dello spedizioniere e quella del vettore. Siffatto cumulo comporterà per il vettore, oltre al diritto a ricevere il porto (il compenso per il trasporto), il diritto a ricevere un corrispettivo per l'attività di spedizione eseguita.

²⁰ App. Milano, 29 Febbraio 2000, in *Il diritto marittimo*, III, 2002, pg. 970, con nota di A. Rais, “Ancora problemi per lo spedizioniere”.

CAPITOLO 3

L'IMPORTANZA DELLE OPERAZIONI ACCESSORIE

3.1 L'obbligazione dello spedizioniere

Come abbiamo visto dall'analisi dell'art. 1737 l'obbligazione principale dello spedizioniere è la conclusione di un contratto di trasporto in nome proprio e per conto del mittente (più precisamente di un contratto di trasporto di cose) e il compimento delle operazioni accessorie. L'obbligazione è quindi un'obbligazione di risultato: deve rendere possibile il trasporto nonché tutte quelle operazioni necessarie e utili all'obbligo principale.

Secondo l'art. 1739 (in materia di obblighi dello spedizioniere) si evince al comma 1 che lo spedizioniere si deve attenere alle istruzioni del mittente nella scelta e nelle modalità del trasporto e in caso non vengano disposte istruzioni egli deve agire nel miglior interesse del medesimo. Anche per le prestazioni accessorie tipiche e ulteriori vigono i principi di buona fede e di diligenza (intesa come la diligenza del buon padre di famiglia) come fonte di integrazione del contratto. La diligenza a cui deve attenersi lo spedizioniere fa sì che esso risulti inadempiente dell'obbligo al comma 1 dell'art. 1739 nel caso in cui, non avendo ricevuto direttive dal mittente circa le modalità di esecuzione del mandato, non curi con il grado di diligenza richiesto la scelta della via del mezzo e delle operazioni necessarie al trasporto.²¹²² Infatti secondo l'art. 1374 in materia di effetti del contratto, questo obbliga le parti non solo a quanto nel medesimo è espresso, ma anche a tutte le conseguenze che ne derivano secondo la legge e in mancanza secondo gli usi e l'equità.²³ Il principio di buona fede oggettiva, come fonte integrativa del contratto, porta ad individuare ulteriori obblighi anche se non prescritti nel contratto ma comunque funzionali al risultato per cui le parti si sono impegnate. A tal proposito si può avanzare un significativo esempio. Se in caso di spedizione internazionale, l'ufficio doganale impone di aprire i colli per controllarne il contenuto, l'operatore dovrà poi provvedere a rimballare la merce in quanto lo spedizioniere deve garantire che la stessa arrivi in buone condizioni anche se suddetto obbligo non è

²¹ A. Baldassari, 2006. Pg. 151-152

²² Ricordiamo che la responsabilità dello spedizioniere è per *culpa in eligendo* e non *in vigilando*. L'obbligazione si intende adempiuta nel momento in cui consegna la merce al vettore e non risponde dell'esito del trasporto.

²³ M.V. Cozzi, 1992. *Le operazioni accessorie al contratto di spedizione*. Milano; Giuffrè editore. Pg. 51

precisato nel contratto.²⁴ Un altro esempio significativo è quello portato recentemente da una sentenza della Cassazione circa l'omissione da parte dello spedizioniere, nel contratto con il vettore aereo, della clausola di pagamento contro documenti, arrecando così danno al mittente per impossibilità a riscuotere il prezzo. Il giudice ha ritenuto che, pur essendo una clausola di carattere commerciale e tipica della vendita, lo spedizioniere risulti inadempiente per non averla opposta, in quanto ritenuta una delle operazioni accessorie ai sensi dell'art. 1737 e per non aver agito nel migliore interesse del mittente.²⁵ Il principale punto di contrasto in dottrina e giurisprudenza riguarda l'individuazione delle prestazioni accessorie in mancanza di un esplicito incarico.²⁶

L'acceso dibattito nasce in quanto il Codice Civile non definisce cosa si intende per operazioni accessorie e la loro natura viene ricondotta alla materia economica in cui rientra il contratto di spedizione. Il problema è capire se il legislatore richiama le operazioni accessorie per risolvere un problema di definizione, cioè includere le attività accessorie all'interno del contratto di spedizione per evitare l'insorgere di un negozio misto non regolato o se si tratta di un problema contenutistico e in forza di ciò, trattarle come obblighi nascenti dal solo fatto di aver concluso il contratto in questione.²⁷ Vengono intese come tutte quelle operazioni necessarie o utili al compimento del trasporto nella sua fase iniziale, intermedia e finale. La dottrina le identifica in atti sia di natura giuridica (sdoganamento, anticipazione o riscossione di crediti, e in generale atti amministrativi) che in atti di natura materiale (imballaggio, consegna, custodi, eccetera)²⁸. In materia si presuppone che il legislatore abbia voluto richiamare l'art. 1708 sul mandato dove si evince che il mandatario ha l'obbligo di escutere tutti gli atti necessari all'esecuzione del mandato²⁹. La realtà però discosta dalla semplicità dello schema del mandato: lo scopo non è solo quello di concludere un contratto ma di affidarsi ad uno specialista in grado di assicurare un risultato finale (far giungere a destinazione la merce) e la gestione di tutte le operazioni a esso strumentali.³⁰

Avremo modo di discutere la questione in questo capitolo ma è necessario però notare che l'espressione "operazioni accessorie" ha una definizione volutamente elastica ma che allo stesso tempo è stata soggetta a più di un'interpretazione sia in giurisprudenza che in dottrina.

²⁴ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 53

²⁵ Cass. 19 Giugno 2008, n. 16625, in *Diritto dei trasporti*, II, 2010, pg. 387, con nota di E. Amedeo, "Prestazioni accessorie al contratto di spedizione e responsabilità dello spedizioniere"

²⁶ Cass. 19 Giugno 2008, n. 16625, in *Diritto dei trasporti*, II, 2010, pg. 392, con nota di E. Amedeo, "Prestazioni accessorie al contratto di spedizione e responsabilità dello spedizioniere"

²⁷ G.Trabucchi, 1982. Pg. 4

²⁸ A. Baldassari, 2006. Pg. 138

²⁹ B. Carpino, 2007. Pg 199

³⁰ G.Trabucchi,1982. Pg 4

Saranno quindi oggetto di un'analisi interpretativa della volontà e sarà il contenuto del contratto a determinare l'ambito in cui vengono assunte le operazioni accessorie. Ad esempio, l'organizzazione del trasporto di un'opera d'arte di stimabile valore differisce dalla spedizione di beni deperibili alimentari. È in capo alle operazioni accessorie che ci si può scontrare con dubbi non banali che possono, come vedremo nell'analisi che si svolgerà, portare a differenti opinioni sulla disciplina da applicare.

3.2 Concetto di accessorieta

Prima di procedere è necessario concentrarsi sul concetto di accessorieta. Cosa si intende con prestazioni accessorie? L'accessorieta si identifica in due concetti: la strumentalita e la complementarita economica di un'attivita subordinata ad una principale. Si ritiene infatti che la locuzione esprima una strumentalita dell'attivita accessoria come necessaria per l'esecuzione dell'obbligazione principale (questa infatti non potrebbe essere conclusa se non avesse luogo la prestazione accessoria).³¹

Il concetto di accessorieta non appare solo in materia di spedizione. Pensiamo ad esempio alle attivita connesse in relazione all'attivita agricola essenziale in tema di imprenditore agricolo o in materia societaria nel caso in cui l'azienda preveda l'emissione di azioni con prestazioni accessorie, e cosu via.

L'accessorieta e un concetto dotato di una certa elasticita, cambia nell'intensita e nel significato in base alla fattispecie a cui e riferita e in base al rapporto che assume con l'obbligazione principale. Non esiste infatti una definizione assoluta di accessorieta e proprio per questo si deve guardare all'attivita effettivamente svolta e che prevede il singolo contratto per riuscire a discriminare cosa puo configurarsi come prestazione accessoria e cosa no.³²

Collegato al concetto di accessorieta e poi la distinzione tra operazioni accessorie utili o necessarie. Vengono intese come necessarie quelle operazioni accessorie collegate alla prestazione principale attraverso un nesso di necessaria strumentalizzazione. Queste sono infatti obbligatorie affinche possa compiersi l'obbligazione principale. Vengono intese come utili quelle non obbligatorie ma che possono essere richieste (e quindi rese necessarie) dagli usi negoziali, dalla natura della merce o dalla tipologia di mezzo di trasporto scelto. Tirando le somme quelle necessarie sarebbero obbligazioni di mezzi, proprio perche indispensabili, e

³¹ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 67

³² M.V. Cozzi, 1992. Pg. 67-68

sarebbero regolate e assoggettate alla stessa disciplina dell'obbligazione principale mentre quelle utili, non essendo indispensabili, sarebbero obbligazioni di risultato.³³

Si ritiene però che questa distinzione non sia sufficiente per definire l'accessorietà o meno di un'operazione in quanto un'operazione utile potrebbe diventare necessaria a seconda delle particolari pattuizioni tra mittente e mandatario o a seconda della natura della merce o del mezzo di trasporto. Si ritorna infatti a rimarcare che il contratto di spedizione, ad oggi, richiede una gamma di attività sempre maggiore strettamente connesse tra di loro. Risulta quindi difficile applicare questa distinzione in quanto alcune operazioni utili con il passare del tempo e l'avanzamento della tecnologia potrebbero diventare necessarie e viceversa. Tutte le operazioni accessorie vengono quindi intese come necessarie senza che si possa distinguere il grado di intensità del legame con l'obbligazione principale.

3.3 L'importanza delle operazioni accessorie

Abbiamo già sottolineato più di una volta come l'attività dell'interprete possa essere resa complicata in caso di contratto di spedizione. Esso dovrà svolgere un'attenta analisi oltre che della normativa anche delle pattuizioni tra le parti, delle condizioni generali del contratto e degli usi negoziali. Da un esame della prassi contrattuale possono considerarsi accessorie: la presa in custodia delle merci da parte dello spedizioniere, l'espletamento delle operazioni doganali, la presa e la resa della merce a domicilio, il deposito, il magazzinaggio, il carico e lo scarico, l'incarico di scortare la merce, di riscuotere al momento della riconsegna i crediti e gli assegni riferiti alla merce, la pesatura, la consegna al vettore, l'esazione di crediti spettanti al mittente, la redazione dei documenti che accompagnano la merce, il trasbordo negli scali intermedi.³⁴ Valutazione più attenta deve essere fatta riguardo invece la possibilità che il vettore si obblighi a stipulare l'assicurazione sulle cose prese in consegna, in quanto lo stesso art. 1739 afferma che lo spedizioniere non è obbligato a provvederne, salvo che non gli sia stato ordinato o salvo usi contrari. Il principio dell'autonomia privata permette di integrare il contratto, introducendo ulteriori prestazioni oltre a quelle tipiche del contratto. È infatti inutile creare un elenco esaustivo delle stesse. È qui che si insinuano le difficoltà interpretative del contratto. Possono queste ulteriori prestazioni considerarsi accessorie ai sensi dell'art. 1737? Dalla risposta a questo quesito dipenderà la scelta della disciplina applicabile alle stesse.

Le operazioni accessorie si presentano come un insieme complesso di attività che vedono accanto ad atti di natura giuridica anche svariati atti di natura materiale, tutti finalizzati al

³³ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 65-66

³⁴ A. Baldassari, 2006. Pg. 139-140

raggiungimento di un risultato. L'insieme di atti da cui sono formate rispondono alcuni allo schema tipico delineato in materia di mandato e altri rispondono allo schema della *locatio operis* (appalto e trasporto).³⁵ Nasce così la necessità di verificare se le operazioni delineate all'interno dei contratti conclusi tra le parti e i contratti stessi possono così qualificarsi come contratti di spedizione. Per il problema degli atti non strettamente legati alla tipologia legale della spedizione, la giurisprudenza e la dottrina hanno elaborato uno stratagemma. Viene attribuita la natura dell'accessorietà a tutte quelle operazioni che non vengono comprese nella tipologia legale del contratto di spedizione, perché essendo appunto la nozione di accessorietà elastica, queste possono essere comprese nel contratto senza che snaturino la causa e la funzione economico sociale a cui il contratto risponde. Vengono così compresi tutti gli elementi preparatori (come ad esempio la predisposizione dei documenti necessari alla presa in consegna della merce) e tutti gli elementi strumentali al perseguimento degli interessi delle parti che hanno concluso il contratto. Si procede poi a stabilire la prestazione principale (la conclusione del contratto di trasporto) e a correlare ad essa le operazioni accessorie.

Questo procedimento è stato oggetto di critiche da una parte della dottrina che sostiene che non basti determinare la funzione economico sociale del contratto per qualificarlo come di spedizione. Lo schema è applicabile solo nel momento in cui è facile evidenziare una relazione di subordinazione tra obbligazione principale e operazioni accessorie ma ci possono essere casi (e sono ormai prevalenti con l'evoluzione delle tecniche usate nei traffici commerciali) in cui le prestazioni accessorie si collocano nello stesso piano dell'obbligazione principale, risultando importanti almeno quanto l'ultima. Infatti, se lo scopo ultimo del mittente fosse solo la conclusione del trasporto, senza l'esecuzione di tutte le operazioni strumentali ad esso, si rivolgerebbe direttamente al vettore. L'interesse invece del mittente è di affidare ad un professionista l'espletamento degli atti che pur essendo strumentali sono essenziali alla conclusione del trasporto. Nella prassi si riscontra che “nella realtà economica il dato legislativo è ribaltato: l'accessorio è quasi sempre essenziale. Le c.d. operazioni accessorie non svolgono un ruolo satellite o strumentale alla c.d. obbligazione principale, ma sono invece decisive nella stessa qualificazione tipologica dell'attività svolta”.³⁶

È stato molto dibattuto in dottrina se è possibile prefigurare un contratto di spedizione per la sola conclusione delle operazioni accessorie. Secondo parte della giurisprudenza, questa tesi non è accettabile, in quanto essendo l'oggetto del mandato la conclusione esclusiva di atti giuridici, lo schema della spedizione non potrebbe comprendere solo atti materiali. Nel caso il committente fosse solo interessato a queste ultime si prefigureranno diversi contratti come

³⁵ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 101

³⁶ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 120

quello di trasporto o di appalto e nel caso fosse interessato all'espletamento dei solo atti amministrativi (come quelli necessari allo sdoganamento) rientreranno nella fattispecie di un normale mandato³⁷. Per altri orientamenti dottrinali invece è riduttivo considerare le prestazioni volute nel negozio come una scollegata dall'altra, in quanto il risultato che si vuole raggiungere è unitario.

Nell'analisi si dovrà tenere conto dell'incidenza di queste prestazioni sul risultato voluto dal contratto e sugli interessi stessi delle parti.

3.4 L'atipicità del contratto

Più volte abbiamo sottolineato l'importanza di esaminare l'effettivo contenuto del contratto per capire esattamente gli interessi perseguiti dalle parti. Se infatti l'interpretazione venisse fatta attraverso i soli strumenti tradizionali per la qualificazione giuridica, non terrebbe conto o comunque sottovaluterebbe gli accordi pattizi volti all'ottenimento di un risultato.³⁸ È il caso di dire che il metodo della tipizzazione (la tecnica adottata per sussumere un contratto nel tipo con cui condivide prevalentemente i tratti) non tiene conto della funzione reale prospettata dal contratto in concreto. In genere le prestazioni concordate e comprese all'interno dell'accordo si configurano come un insieme di operazioni susseguenti l'una all'altra e strettamente integrate verso il raggiungimento di un risultato. Non si può quindi determinare quale momento dell'esecuzione sia più o meno rilevante e allo stesso tempo l'esistenza di una funzione complessiva dell'accordo non può portare ad intendere il negozio come una mera sommatoria di più contratti o schemi negoziali tra loro collegati.³⁹ Le integrazioni allo schema tipico effettuate sotto il principio dell'autonomia privata sono così necessarie e strumentali che molto spesso "assorbono" l'elasticità di cui è dotato lo stesso contratto di spedizione, proprio perché gli interessi perseguiti sono in numero e in sostanza maggiori rispetto ai soli compresi nello schema tipico del contratto in questione.⁴⁰ Le singole parti infatti non sono interessate al solo espletamento dell'obbligazione principale giuridica che si concretizza nella conclusione di un negozio di trasporto ma sono interessati ad un servizio completo, né a stringere un contratto di appalto di servizi perché in questo caso non sarebbero comprese le attività necessarie alla riconsegna.⁴¹

Le argomentazioni fino a qui sostenute possono far pensare che nella prassi si configuri un contratto atipico ma come per tutti i contratti atipici la disciplina da applicare risulterebbe

³⁷ B. Carpino, 2007. Pg. 198

³⁸ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 108

³⁹ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 108-109

⁴⁰ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 112

⁴¹ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 113

quella prevista per i contratti nominati non risolvendo così il problema dell'individuazione di una disciplina uniforme.⁴² Per le prestazioni accessorie si procederà all'assoggettamento delle stesse attraverso un procedimento di sussunzione alle discipline di altri contratti che le contemplano.

L'evoluzione dei traffici commerciali ha implementato un "diritto vivente" che pone le sue basi nella pratica degli affari, nelle condizioni generali del contratto e nelle convenzioni internazionali e non si addice alla determinazione di compiti e responsabilità seguita dal legislatore nazionale. Il contratto in esame è soggetto ad arricchimenti sempre maggiori di obblighi strumentali all'ottenimento del risultato di cui lo spedizioniere si deve occupare. Il mittente avrà interesse a stringere accordi con l'operatore in grado di offrirgli il servizio più completo e il meccanismo concorrenziale porterebbe così a far soccombere gli operatori che offrono servizi inferiori.

43

⁴² M.V. Cozzi, 1992. Pg. 114-115

⁴³ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 121-122

CAPITOLO 4

LE PRESTAZIONI ACCESSORIE TIPICHE

4.1 La consegna

Come si è in precedenza evidenziato il Codice Civile non specifica né tanto meno elenca le prestazioni accessorie, ma le definisce come tutte quelle prestazioni funzionali all'espletamento dell'obbligazione principale. Le prestazioni in esame si possono desumere dagli accordi pattizi o come rivelato nel primo capitolo dalle clausole generali di contratto della categoria degli spedizionieri soventemente applicate.

Partiamo con analizzare l'obbligo di consegna. Le condizioni generali di contratto degli spedizionieri internazionali riassumono all'art. 6 le indicazioni utili che il mittente deve precisare come natura, peso, quantità, qualità della merce e precisa che lo spedizioniere non è tenuto al controllo delle notizie fornitegli.⁴⁴ L'art. 13 stabilisce che spetta al mittente procurare all'operatore di trasporto i documenti necessari alla presa in consegna e alla spedizione della merce e inoltre risponde delle conseguenze in caso questi vengano non disposti o disposti tardivamente.⁴⁵ All'art. 5 viene disposto che lo spedizioniere non è tenuto a prendere in consegna o a spedire merce suscettibile di arrecare danno a persone, animali o ad altre merce facilmente deperibile potendola quindi respingere.⁴⁶ L'art. 22 dispone che le operazioni d'imbarco devono essere eseguite secondo gli usi e i regolamenti dei porti locali, ma essendo riferito ad usi marittimi, non può essere applicato al trasporto su strada. Dalle condizioni generali di contratto e della pattuizione tra le parti non si riesce a definire esattamente gli obblighi che nascono per lo spedizioniere con la presa in consegna della merce, tanto meno i modi di esecuzione e la disciplina applicabile.⁴⁷ Si può però dedurre che anche per la consegna valga il principio di buona fede e che quindi lo spedizioniere debba prendere in consegna la merce indicatogli dal mittente o stivarla sul mezzo di trasporto o effettuare il primo trasporto presso il vettore, e altre operazioni verranno poi definite da quella

⁴⁴ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 129

⁴⁵ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 129

⁴⁶ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 130

⁴⁷ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 130-131

che è la natura della merce, della sua forma o del tipo di trasporto.⁴⁸ In più lo spedizioniere ha l'obbligo di mantenere l'utilità del carico e quindi, nel caso l'imballaggio o i documenti per il trasporto risultino insufficienti, deve avvisare il mittente. La diligenza richiesta dallo spedizioniere non viene invece disciplinata.⁴⁹

Ecco che per disciplinare la prestazione si analizza la disciplina della stessa all'interno dei contratti tipici nominati. La consegna, infatti, viene regolata nella fattispecie della compravendita, dell'appalto e del trasporto.

Nella vendita di cose la consegna viene compresa in tutti quegli atti necessari a garantire che il compratore possa godere o disporre della cosa ma lo stesso codice civile non ne definisce esplicitamente le modalità di esecuzione.⁵⁰ A tal proposito vengono applicate le regole generali in materia di adempimento delle obbligazioni (art. 1176 e ss.).⁵¹ Il venditore realizzerà l'esatto adempimento se nell'esecuzione della consegna osserverà la diligenza di una persona normale e in caso si verificasse un fatto impeditivo potrà liberarsi dalla responsabilità dimostrando la sua non colpevolezza. Quanto al luogo in cui questa deve avvenire la vendita prevede che essa debba essere effettuata in un luogo concordato dalle parti e in caso contrario si seguono gli usi. In mancanza degli usi invece questa deve avvenire nel posto in cui si trovava nel momento di conclusione della vendita o presso il domicilio del venditore se le parti non lo conoscevano. Per il termine invece segue le condizioni generali ex art. 1882 e ss.⁵²

Nell'appalto d'opera (in quanto quello di servizi difetta del tutto della consegna) segue il tempo e il luogo concordati dalle parti e in caso contrario vede l'applicazione anche in questo caso delle regole generali (art. 1182 e ss.) così che l'appaltatore non può chiedere la consegna prima del termine mentre il committente può eseguirla anticipatamente⁵³. Il luogo, in caso di mancanza d'accordo tra le parti, dipende dalla natura dell'opera e dagli usi. Anche in questo caso vige il principio della diligenza ordinaria.

Nel trasporto ad interessarci è la disciplina applicata alla consegna della cosa da parte del mittente al vettore. Questa nella fattispecie in esame rientra tra gli atti preventivi all'esecuzione del negozio e viene regolata nelle modalità di esecuzione. Gli atti necessari all'esecuzione della consegna si riassumono nell'indicazione dei dati della merce e nella

⁴⁸ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 131

⁴⁹ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 131

⁵⁰ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 132

⁵¹ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 133

⁵² M.V. Cozzi, 1992. Pg. 135

⁵³ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 138

consegna dei documenti necessari all'esecuzione del trasporto.⁵⁴ L'esecuzione della consegna al vettore può variare tra diverse modalità che differiscono per la natura e la forma della merce e il mezzo di trasporto. Il termine della consegna viene pattuito tra le parti e nel caso questa non avvenga a termine scaduto ne risponderà il mittente e nel caso di ritardo prolungato il vettore può chiedere la conclusione del contratto e l'intero nolo. È obbligo del vettore ritirare la merce e procedere ad operazioni di carico e stivaggio.⁵⁵

Concludendo, il criterio per la scelta della disciplina da applicare si basa sull'affinità della funzione della consegna nei contratti nominati con la funzione svolta da questa all'interno del contratto di spedizione.⁵⁶ Secondo questo principio verrà applicata alla consegna la disciplina in caso di trasporto, in quanto l'interesse a cui risponde è il trasferimento della merce. Infatti, nella vendita la consegna è uno degli obblighi a cui deve rispondere il venditore ma non rientra nella causa del contratto e nell'appalto si prefigura come prestazione strumentale ma non necessaria come nella fattispecie del contratto di trasporto.

4.2 Il deposito

Anche per il deposito le condizioni generali di contratto della categoria degli spedizionieri internazionali non prefigurano un'esatta disciplina applicabile. All'art. 33 viene disposto che il deposito, a scelta dello spedizioniere, può essere effettuato in propri locali o di terzi e che il mittente può visitare o far visitare i locali di deposito previo accordo con lo spedizioniere.⁵⁷ L'art. 34, quanto alla durata del deposito, stabilisce che lo spedizioniere può recedere in qualsiasi momento previo preavviso di un mese.⁵⁸ Infine l'art. 36 dispone che il mittente può chiedere una ricevuta di deposito ma questa non legittima alla riconsegna che avverrà solo sotto ordine scritto del mittente o dell'avente diritto.⁵⁹ L'analisi deve quindi procedere al pari di quella effettuata per la consegna. La disciplina viene dedotta dal trattamento della prestazione di deposito nei contratti nominati.⁶⁰ Si fa riferimento al contratto di deposito, alla vendita, alla locazione, al comodato, all'appalto e al trasporto.

Nel contratto di deposito, la diligenza richiesta per l'operazione si evince dall'art. 1768 del Codice Civile che richiede una diligenza che normalmente è prevista per la custodia delle cose altrui (la diligenza richiesta dall'attività professionalmente svolta), che quindi risulta

⁵⁴ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 140

⁵⁵ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 142

⁵⁶ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 146

⁵⁷ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 148-149

⁵⁸ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 149

⁵⁹ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 149

⁶⁰ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 150

intensificata rispetto la diligenza di una persona normale richieste dalle regole generali in materia di adempimento⁶¹. Comprende oltre che alla custodia anche tutte le prestazioni strumentali alla stessa e l'art. 1770 del c.c. in materia precisa che il depositario non può servirsi della cosa del depositante senza il suo consenso non può dare le sue cose in deposito ad altri. Anche in questo caso opera il principio di buona fede configurando obblighi che anche se non espressamente pattuiti sorgono a carico del depositario, come ad esempio l'obbligo di informazione in caso di perdita della cosa. Il depositario ha poi l'obbligo di recuperare la cosa persa per causa a lui imputabile. Deve anche eseguire tutte le attività necessarie al mantenimento della cosa nello stato in cui le è stata consegnata, prevenendone il deterioramento o la distruzione e in caso contrario sarebbe obbligato al risarcimento della merce.

Nella fattispecie della locazione invece il deposito non corrisponde in un obbligo dotato di una certa autonomia ma è solo strumentale all'obbligo di riconsegna. Viene infatti imposta in questo caso una diligenza normale e non professionale, cioè la diligenza del buon padre di famiglia. Lo stesso vale nel caso della vendita, essendo la custodia finalizzata all'esatta esecuzione dell'obbligo di consegna.

Nel comodato, invece, dalla custodia possono sorgere, secondo il principio della buona fede oggettiva, altri obblighi come ad esempio quello di non impiegare la cosa per un uso diverso o per un tempo più lungo.⁶² Lui è però soggetto, a differenza di quello che accade nel deposito, alla diligenza del buon padre di famiglia, fatta salva la responsabilità per deperimento della cosa per causa a lui imputabile. Per la perdita della cosa invece risponderà anche nel caso questa avvenga per causa a lui non imputabile (art. 1805 c.c.).

L'appalto segue la disciplina prevista per il comodato. Viene, infatti, richiesta una diligenza normale e deve prevedere alla manutenzione e alla riparazione delle cose consegnategli dal mandante.

Nel contratto di trasporto invece, com'è previsto per la vendita e la locazione, è strumentale all'obbligo stesso della consegna da parte del mittente al vettore e dal vettore al beneficiario e anche in questo caso il principio di buona fede fa sorgere obblighi integrativi come quello d'informazione al mittente in caso di smarrimento o deperimento della cosa.

Dall'analisi appena svolta si può evincere che per affinità d'interessi a cui si vuole rispondere (l'interesse di consegna per il mittente e alla riconsegna del beneficiario) la custodia nel contratto di spedizione viene disciplinata secondo le norme in materia di trasporto. Questa conclusione non è stata condivisa dalla giurisprudenza, anzi spesso ha regolato la suddetta

⁶¹ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 151/154

⁶² M.V. Cozzi, 1992. Pg. 160

prestazione accessoria applicando la disciplina tipica del deposito (art. 1766 e ss.). Come si rileva in una recente sentenza della Cassazione, allo spedizioniere che si era obbligato nei confronti del mandante per l'esecuzione di alcune prestazioni accessorie tra cui la consegna e risultato inadempiente per il perimento del carico, è stata applicata la disciplina in tema di deposito e quindi il regime di responsabilità che lo caratterizza. Viene infatti contestato allo spedizioniere di non avere usato la diligenza professionale richiesta.⁶³

4.3 La pesatura

A differenza delle altre prestazioni accessorie, quella di pesatura riceve una sua trattazione all'art. 6 delle condizioni generali dello spedizioniere internazionale. Al comma 5 si stabilisce che lo spedizioniere non è tenuto alla pesatura della merce a meno che la prestazione non risulti obbligatoria da disposizioni normative o da ordine scritto del mittente. Nel caso in cui la prestazione assuma carattere obbligatorio nulla è disposto circa le modalità di esecuzione della stessa.⁶⁴ Si presume così l'entrata in gioco del principio di buona fede oggettiva che implica il sorgere di obblighi strumentali all'esatta esecuzione dell'attività, come ad esempio recarsi al magazzino del mittente per effettuare la prestazione⁶⁵. A questo punto sorge il problema di stabilire come questi ulteriori obblighi devono adempiersi. Come sempre si procede esaminando la trattazione che i contratti nominati riservano alla prestazione.

Nella vendita di cose generiche la pesatura è funzionale alla specificazione dei beni ad oggetto del negozio che permette al compratore di acquisire il diritto.⁶⁶ L'esecuzione deve essere concordata in via pattizia tra le parti. Differisce la vendita con trasporto dove la prestazione in esame rientra tra le modalità di consegna e la vendita di massa o di cose specifiche dove la pesatura è funzionale alla sola determinazione di prezzo. In qualunque caso la diligenza richiesta dallo spedizioniere è quella ordinaria. Nel contratto di appalto d'opera la pesatura serve a delineare la modalità di esecuzione, mentre in quello di servizi alla realizzazione dell'oggetto del contratto. Infine nel contratto di trasporto la pesatura risulta un obbligo in capo al mittente che ha il dovere di agevolare la collaborazione e favorire l'adempimento da parte del vettore.

⁶³Cass. , 28 Febbraio 2011, n.4928, in *Il diritto marittimo*, II, 2012, pg. 476/472, con nota di F.Serra, "La responsabilità dello spedizioniere in relazione all'esecuzione delle operazioni accessorie e la tutela del mandante nei confronti del vettore"

⁶⁴ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 167

⁶⁵ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 167

⁶⁶ La vendita di genere si realizza quando nel contratto viene indicato solo peso, numero o misura, senza fare riferimento ad un corpo certo e determinato.

L'affinità si riscontra quindi in caso di appalto di servizi, dove l'obbligazione risulta finalizzata a realizzare l'oggetto del contratto e l'interesse del mittente. La diversità si rileva: in capo al contratto di trasporto in quanto in questo caso l'obbligo grava sul mittente, in capo all'appalto d'opera perché la prestazione è solo funzionale alla realizzazione corretta dei patti tra le parti, in capo alla vendita perché si presenta come strumentale o all'effetto traslativo della proprietà o alla determinazione del prezzo.

4.4 Acquisire e fornire informazioni sull'applicazione di tasse, spese, noli, dazi ecc.

L'art 29 delle condizioni generali del contratto dispone "in mancanza di precisi accordi contrari, l'operatore non assume alcuna responsabilità per le informazioni errate relative a tassi di nolo, diritti, tariffe, tasse, ecc. e non risponde neppure per l'inesatta applicazione di noli e dazi e delle conseguenze derivanti da improvvisi aumenti di dazi o da altre disposizioni di autorità". Si deve quindi stabilire la disciplina da applicare per gli accordi che prevedono in via specifica quest'obbligo⁶⁷.

Nel contratto di mandato dell'obbligo d'informazione (anche se a contenuto generico) risponde il mandatario in quanto deve garantire al mandante tutte le informazioni necessarie su cui basare le proprie scelte.⁶⁸ Entra in gioco anche il principio di buona fede che prevede obblighi ulteriori funzionali al buon espletamento dell'obbligo senza però che si prefigurino un dovere di indagine eccedente la normale diligenza, come ad esempio ricavare informazioni su listini prezzi non disponibili al pubblico.⁶⁹ Nel caso dello spedizioniere doganale, essendo un libero professionista, la diligenza richiesta dipende dal grado di prudenza e attenzione richiesti nell'esecuzione della sua professione. In questo caso ha l'obbligo di fornire informazioni esatte circa i noli, i dazi, le tariffe e così via. In caso d'inadempimento si applica la responsabilità prevista nel contratto d'opera intellettuale (art. 2230 e 2236 del c.c.), che ha limite solo nella prova del caso fortuito o della forza maggiore da parte dello spedizioniere doganale.

Sul vettore invece, questi specifici obblighi non gravano, ma il dovere di informazione è in capo al mittente.

Da questa analisi si deduce che, per affinità, si può accostare allo spedizioniere la disciplina dello spedizioniere doganale ogni qual volta nelle pattuizioni tra le parti venga disposto

⁶⁷ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 176

⁶⁸ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 176

⁶⁹ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 177

esplicitamente l'obbligo di informazione. Nel momento in cui questa ipotesi si realizza, la diligenza nell'espletamento dell'incarico è quella richiesta per lo spedizioniere doganale.

4.4 La riconsegna

In tema di riconsegna viene rilevato l'art. 24 delle condizioni generali di contratto stabilisce che, salvo istruzioni contrarie, l'operatore può far ritornare al mittente, per suo conto e rischio, tutte le merci rifiutate dal destinatario e che, per una qualsiasi ragione non possono essere riconsegnate. Verificatosi comunque un qualsiasi impedimento alla riconsegna, le merci sono depositate a rischio e pericolo del mittente e l'operatore non risponde delle mancanze, avarie, ecc., nonché per confische, vendite all'asta, distruzioni o altro che potesse verificarsi alla merce (e ciò in base alle leggi vigenti nel paese ove la merce è giacente).⁷⁰ È però evidente che nell'art. 24 non viene specificato alcunché in merito al contenuto dell'obbligo di riconsegna. Nascono, sempre in virtù del principio di buona fede degli obblighi integrativi strumentali alla realizzazione della prestazione, come ad esempio l'obbligo di avvisare il destinatario circa l'arrivo della merce o di consentirgli di eseguire nel modo più agevole possibile l'operazione di scarico.⁷¹ Nulla però viene detto circa il grado di diligenza necessario alla prestazione di riconsegna né tanto meno viene regolato il caso in cui, in seguito alla pattuizione tra la parti, lo spedizioniere si obblighi al termine specifico di restituzione.

In questo caso quindi si dovrà analizzare il portato della disciplina tipica dei contratti nominati con obbligo di riconsegna.⁷²

Per adempiere alla riconsegna, in caso di locazione, il locatario deve liberare la cosa lasciando subentrare il locatore a disporre della cosa e a seconda della natura della stessa l'adempimento richiederà atti, materiali e giuridici necessari all'esatta esecuzione. Nel fare ciò si riconosce la diligenza del buon padre di famiglia. Nell'appalto invece, sempre in virtù del principio di buona fede può nascere l'obbligo per l'appaltatore di eseguire alcuni atti preliminari (ad esempio informare l'appaltante dell'esecuzione dell'opera) o successivi e anche in questo caso la diligenza richiesta è quella normale. Nel trasporto il vettore è obbligato per alcuni obblighi preliminari e strumentali alla riconsegna e ad altri che dipendono dallo svolgimento dello stesso trasporto e dagli usi. È poi obbligato di avvertire il beneficiario dell'arrivo della merce, di agevolare il trasferimento per metterle a sua disposizione e di esibire la lettere di vettura. In più essendo obbligato a tutelare il mittente verificando la legittimità del

⁷⁰ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 180

⁷¹ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 181-182

⁷² M.V. Cozzi, 1992. Pg. 182

destinatario di disporre della cosa. La diligenza richiesta è quella prevista all'art 1176 del c.c., cioè quella professionale.

Riassumendo, nella locazione la prestazione di riconsegna è l'ultima dovuta dal conduttore e non si presenta come sinallagmatica. Nell'appalto è solo un obbligo accessorio e non ha impatto nell'interesse principale dell'appaltante. Mentre nel trasporto, che risulta essere la fattispecie più affine al contratto di spedizione, risponde all'interesse del terzo (cioè il beneficiario) di poter disporre della merce. Si presume quindi applicabile alla prestazione di riconsegna la disciplina prevista per quest'ultimo contratto.⁷³

4.5 L'imballaggio

Dalle regole convenzionali e dal regolamento pattizio non si evince per lo spedizioniere l'obbligo di imballaggio. All'art. 6 delle condizioni generali di contratto si evidenzia che le merci devono essere imballate secondo gli usi commerciali e il mittente risponde verso lo spedizioniere dei danni derivanti da insufficiente o inadeguato imballaggio. Anche all'art. 42 viene sancito l'esonero dell'operatore di trasporto dalla responsabilità per inadeguato o insufficiente imballaggio e al comma 3 precisa che lo spedizioniere può riparare l'imballaggio esternamente riconoscibile a spese del mittente senza che però ne derivi alcuna forma di responsabilità.⁷⁴ L'obbligo può configurarsi in virtù del principio di buona fede, essendo comunque una prestazione strumentale al buon esito di altri obblighi, come ad esempio quello di custodia. In questo caso si deve chiarire come si deve adempiere l'obbligo e la responsabilità. Per quanto riguarda le modalità di esecuzione, quindi tempo e spazio, i contratti nominati rimandano alla disciplina generale dettata in tema di contratto mentre per la responsabilità è necessario procedere all'analisi che finora abbiamo eseguito per ogni prestazione tipica.

Nella vendita l'imballaggio si presenta come strumentale al godimento da parte del compratore del bene e funzionale alla prestazione di consegna e di custodia. Nel trasporto invece l'obbligo grava sul mittente ma allo stesso tempo, in virtù del principio di buona fede, può sorgere anche come prestazione dovuta dal vettore e la diligenza richiesta è quella del gestore d'affari, come in caso di apertura dei colli da parte della dogana.⁷⁵ Nell'appalto di servizi invece è un obbligo che grava sull'appaltatore ed è funzionale alla realizzazione del servizio. Per affinità circa la funzione cui risponde la prestazione, verrà applicata la disciplina in tema di appalto, in quanto nel caso della vendita non si deduce un interesse simile (cioè

⁷³ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 183

⁷⁴ M.V. Cozzi, 1992. Pg. 194-195

⁷⁵ M.V. Cozzi, 1992. Pg.196-197

quello del venditore di permettere al compratore di disporre nello stesso stato in cui era al momento della compravendita) e nel caso della fattispecie del trasporto l'obbligo grava sul mittente.

76

⁷⁶ M.V. Cozzi, 1992. Pg.198-199

CONCLUSIONE

Concludiamo l'elaborato sottolineando che le prestazioni accessorie sono al centro delle principali controversie in tema di spedizione, sia in tema di responsabilità e di applicazione della disciplina che in tema di differenziazione tra la figura dello spedizioniere e le figure affini.

La difficoltà sta nel definire una disciplina omogenea e completa del contratto di trasporto. In primis bisogna considerare la funzione economica sociale e gli interessi a cui risponde in termini di celerità, sicurezza ed economicità. Oggigiorno, si cerca di assicurare un servizio sempre più completo, e questo fa sorgere prestazioni ed obblighi dati dall'evoluzione commerciale e informatica dei traffici.

In più, l'intervento legislativo in materia risulta comunque ostacolato dalla discrasia esistente tra dato fattuale e normativo ma soprattutto dall' "elasticità" che viene riconosciuta dal legislatore alla locuzione prestazione accessorie. Grazie a questa elasticità, si possono configurare casi in cui la disciplina del contratto di spedizione viene integrata facendo ricorso a quella prevista dai contratti nominati per definire la responsabilità dello spedizioniere nel compimento delle operazioni accessorie.

BIBLIOGRAFIA

- A. Baldassari, 2006. *Commentario del Codice Civile Scajola-Branca*, Libro IV delle obbligazioni, *Della commissione e della spedizione*. Bologna, Ed. Zanichelli. Pg 130-173
- A. Boglione, “*Spedizioniere e spedizioniere-vettore: la Cassazione rivede, aggiornandoli e uniformandoli, i tradizionali criteri distintivi, contribuendo a fare chiarezza*”, in *Il diritto marittimo* (nota a Cass. 13 Agosto 1997, n. 7556), II, 1998, pg.406-424
- A. Cataudella, 1998. *Scritti sui contratti*. Padova, Cedam. Pg. 225-233
- A. Luminoso, 2010. *Contratto di spedizione*, Enciclopedia giuridica Treccani. Roma. pg. 1-7
- A. Rais, “*Ancora problemi per lo spedizioniere*”, in *Il diritto marittimo* (nota a App. Milano, 29 Febbraio 2000),III, 2002, pg. 967-972
- B. Carpino, 2007, *Il mandato, la commissione, la spedizione*, vol. XVI. Torino, Giappichelli editore. Pg. 197-214
- E. Amedeo, “*Prestazioni accessorie al contratto di spedizione e responsabilità dello spedizioniere*”, in *Diritto dei trasporti* (nota a Cass. 19 Giugno 2008, n. 16625) II, 2010, pg. 387-395
- F. Serra, “*La responsabilità dello spedizioniere in relazione all’esecuzione delle operazioni accessorie e la tutela del mandante nei confronti del vettore*”, in *Il diritto marittimo* (nota a Cass. , 28 Febbraio 2011, n.4928), II, 2012, pg. 465-472
- G. Cottino, 2009. *Contratti Commerciali*. Padova, 2 ed. Cedam. Pg. 383-394
- G. Trabucchi, 1982. *Le prestazioni dello spedizioniere e l’obbligazione di risultato*. Padova, Cedam.
- M. Grigoli, 2007. *Obbligazioni e contratti* in *Trattato di diritto privato* vol. 13.1. Torino, 2 ed., Utet.. Pg. 6-47

M. Letizia, 2015. *Acquisti on-line: ora la merce verrà consegnata nel bagaglio dell'auto*. Corriere della Sera, Tecnologia, disponibile su http://www.corriere.it/tecnologia/15_aprile_23/acquisti-online-ora-merce-verra-consegnata-bagagliaio-dell-auto-cf9839b6-e9a5-11e4-8a77-30fcce419003.shtml (data di accesso 7.07.15)

M.V. Cozzi, 1992. *Le operazioni accessorie al contratto di spedizione*. Milano; Giuffrè editore.

R. Abbate, “*Spedizione e trasporto: un tema sempre attuale tra vecchie e nuove problematiche*”, in *Il diritto marittimo* (nota a Cass. 6 Agosto 2004, n. 15186), IV, 2006, Pg. 1171-1186