

RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

fondata da Antonio Scialoja
ripresa da Antonio Lefebvre d'Ovidio
continuata da Elda Turco Bulgherini



ARACNE

RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

fondata da / *founded by* Antonio Scialoja
ripresa da / *resumed by* Antonio Lefebvre d'Ovidio
continuata da / *continued by* Elda Turco Bulgherini

RIVISTA SEMESTRALE / *SEMI-ANNUAL REVIEW*

Direttore / Editor-in-Chief

Elda Turco Bulgherini
Viale G. Rossini, 9 – 00198 Roma
tel. (+39) 068088244
fax (+39) 068088980
email: turco@juris.uniroma2.it
eldaturco@studioturco.it

Redazione – Editing:

Redazione di Roma / Rome Office:
Cattedra di Diritto della Navigazione
c/o Dipartimento di Giurisprudenza
Università degli Studi di Roma “Tor Vergata”
Via Cracovia, 50 – 00133 Roma

Redazione di Sassari / Sassari Office:

Cattedra di Diritto della Navigazione
c/o Dipartimento di Giurisprudenza
Università degli Studi di Sassari
Viale P. S. Mancini, 5 – 07100 Sassari
email: redazione@rivdirnav.org

Condizioni di acquisto / Purchase Terms

Italia / *Italy*
Abbonamento annuale / *Annual Subscription*
euro 80,00
Fascicolo / *Issue* euro 45,00
Esteri / *Foreign*
Abbonamento annuale / *Annual Subscription*
euro 100,00
Fascicolo / *Issue* euro 60,00

Per ordini / To order

Telefax: 06 45551463
e-mail: info@gioacchinoonoratieditore.it
Skype: aracneeditrice

Modalità di pagamento / Method of payment

1. Bonifico / *Bank transfer*: Gioacchino Onorati editore S.r.l. unip.
IBAN: IT 28 B 03069 38860 100000003170
Causale / *Purpose of payment*: *Abbonamento Rivista del Diritto della Navigazione*
2. PayPal info@gioacchinoonoratieditore.it
3. Carta di credito / *Credit card* (acquisto *on line*)

Autorizzazione n. 444 del 30 dicembre 2009
Tribunale di Roma

Editore

Gioacchino Onorati editore S.r.l. unip.
via Vittorio Veneto, 20 – 00020 Canterano (RM)
06 45551463
www.aracneeditrice.it
info@gioacchinoonoratieditore.it

© Elda Turco Bulgherini – 2020
© Gli Autori – 2020

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento anche parziale, con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.

ISSN 0035-5895
ISBN 978-88-255-3784-0

La pubblicazione della Rivista è stata resa possibile anche grazie al sostegno di Manfredi Lefebvre d'Ovidio.

La «Rivista del Diritto della navigazione» è documentata nell'Archivio DoGi dell'Istituto di Teoria e Tecniche dell'Informazione Giuridica (ITTIG) del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

CRITERI DI REFERAGGIO

Tutti gli scritti sono sottoposti ad un preliminare verifica da parte del Direttore al fine di accertare la loro coerenza con le materie di interesse della Rivista. Gli scritti, che compaiono nelle rubriche «articoli», «varietà» e «note a sentenza», sono poi assoggettati a referaggio, con il sistema del «doppio cieco» («*double blind peer review process*»); gli scritti, che compaiono nelle rubriche «attualità» e «osservazioni a sentenza», sono assoggettati a referaggio, con il sistema del «referaggio anonimo» («*blind peer review process*»). È rispettato l'anonimato sia dell'autore che dei revisori previa verifica di coerenza con i temi di interesse della Rivista da parte del Direttore.

La valutazione è affidata a due esperti del tema trattato, designati dal Direttore, preferibilmente che rivestano, o abbiano rivestito, la posizione di professore universitario di prima fascia nelle università italiane o posizione equivalente nelle università straniere.

I revisori formuleranno il proprio giudizio, tenendo conto dei seguenti parametri: ampiezza dell'articolazione e analisi critica; completezza delle fonti e dell'informazione bibliografica.

Sulla base di tali parametri, i revisori potranno formulare i seguenti giudizi:

- a) pubblicabile senza modifiche;
- b) pubblicabile previo apporto di modifiche;
- c) da rivedere in maniera sostanziale;
- d) da rigettare.

La revisione avverrà in maniera che ciascun autore riceva l'esito della revisione possibilmente entro 20 giorni dall'invio del proprio elaborato redatto nel rispetto delle regole redazionali.

Nel caso di giudizio discordante fra i due revisori, la decisione finale sarà assunta dal Direttore, salvo casi particolari in cui il Direttore medesimo provvederà a nominare tempestivamente un terzo revisore a cui rimettere la valutazione dell'elaborato.

Il Direttore, su sua responsabilità, può decidere di non assoggettare a revisione scritti pubblicati su invito o comunque di autori di particolare prestigio.

REVIEW PROCESS

Manuscripts are subject to preliminary review by the Editor-in-chief in order to check their coherence with the subjects of interest of the Review. Subsequently, the manuscripts which appear in the sections «Articoli», «Varietà» and «Note a sentenza» are subject to assessment by referees with the double blind peer review process: the manuscripts which appear in the sections «Attualità» and «Osservazioni a sentenza» are subject to assessment by referees with the blind peer review process, assuring in each cases anonymity of authors and referees.

The evaluation process is conducted by two experts in the subject matter, selected by the Editor-in-chief preferably from who hold or have held the position of tenured university professor in an Italian university or an equivalent position in a foreign university.

The referee reports will take into consideration the following parameters: width of articulation and critical analysis; completeness of sources and bibliography.

On the basis of these parameters, the referees can conclude in their reports that the manuscript is:

- a) publishable without changes;*
- b) publishable subject to changes;*
- c) to be substantially redrafted;*
- d) to be refused.*

The review process will be made so that each author will receive the decision, if possible, 20 days after submission of the manuscript, drafted according to the editorial guidelines.

In case of disagreement between the two referees, the Editor-in-chief may decide that the manuscript is to be published, or the Editor-in-chief, in particular cases, will timely appoint a third referee to evaluate the manuscript.

The Editor-in-chief may decide not to submit to evaluation requested manuscripts or of particularly prestigious authors.

FINALITÀ ED AMBITO SCIENTIFICO

La *Rivista del Diritto della Navigazione* si occupa di trasporti e di navigazione marittima, interna, aerea ed aerospaziale, affrontando, accanto alle tematiche tradizionali, le nuove frontiere della materia, aperte sia dalle più recenti innovazioni tecnologiche sia dal quadro tormentato che deriva dall'attuale contesto politico ed economico. A titolo esemplificativo, si indicano, le nuove problematiche delle costruzioni marittime ed aeronautiche, le assicurazioni, la sicurezza della navigazione e dei trasporti, intesa nella duplice accezione di *safety* e di *security*, i problemi connessi ai registri di iscrizione delle navi e degli aeromobili, le garanzie sui crediti connessi o che possono influire con la navigazione, la logistica, la protezione dell'ambiente, i nuovi problemi della gestione delle infrastrutture e dei sistemi di controllo del traffico e delle tecnologie di avanguardia nel settore dei trasporti, la tutela dei consumatori, la fiscalità nazionale ed internazionale.

Viene, peraltro, dato adeguato risalto alla pesca, all'acquacultura ed al diporto, sia nautico che aeronautico, nella consapevolezza dell'importanza economica e sociale che tali attività rappresentano.

La *Rivista* si propone di guardare con particolare attenzione alla comparazione ed al contesto normativo di diritto uniforme e dell'Unione europea, per offrire gli strumenti per una partecipazione dell'Italia ai processi di determinazione e di formazione delle regole, adeguata alle potenzialità della sua scienza giuridica e che possa anche rappresentare, nell'ambito internazionale, le prospettive della sua realtà economica e delle sue industrie.

La *Rivista* vuole costituire un punto di riferimento per un dibattito non circoscritto al contesto universitario, ma che tenga conto della realtà dei traffici e delle infrastrutture dei trasporti e sia valido strumento di supporto giuridico anche per gli operatori.

AIMS & SCOPE

The Rivista del Diritto della Navigazione deals with transportation and maritime, inland, air and aerospace navigation, addressing, from scientific and operational points of view, both traditional subjects and the most recent technical innovations, such as: new problems in maritime and aeronautical construction, insurance, safety and security, problems tied to registration of ships and aircrafts, guarantees on credits linked to or that can affect navigation and its operation, logistics, environmental protection, new issues concerning management of infrastructures and systems for traffic control and the most innovative technologies in transportation, consumer protection, national and international taxation.

Furthermore the Rivista focuses on fishery, aquaculture and pleasure crafts, both air and sea, recognizing the economic and social importance of these activities.

In the context of uniform and European law, the purpose of the Rivista is to offer tools for a more active Italian participation in the formation process of rules, reflecting the economic and industrial role of Italy at international level.

The Rivista intends to be a forum for debate on the changing world of traffic and transportation infrastructures, and a valid tool for scholars, practitioners and policy makers.

CODICE ETICO

Il Direttore ha piena autorità per decidere quale scritti sottoposti alla «*Rivista del Diritto della Navigazione*» possano essere pubblicati.

Doveri del Direttore

Il Direttore deve:

- migliorare costantemente la «*Rivista del Diritto della Navigazione*», proteggendo la sua reputazione attraverso rigorosi standard etici di pubblicazione;
- soddisfare le esigenze dei lettori e degli autori;
- rendere consapevoli gli autori ed i revisori circa le loro responsabilità, adottando politiche editoriali complete, oneste ed etiche;
- assicurare la qualità dei contenuti, accettando soltanto scritti basati sulla loro importanza, originalità e rilevanza per la missione della «*Rivista del Diritto della Navigazione*» e pubblicando esclusivamente contributi di altissima qualità selezionati attraverso procedure obiettive, eque, valide, imparziali e riservate (se non diversamente specificato attraverso un doppio referaggio anonimo) nel pieno rispetto e attenzione verso gli autori. Gli scritti saranno valutati in base al loro contenuto scientifico senza alcun riguardo per razza, genere, orientamento sessuale, credo religioso, origine etnica e cittadinanza, né per orientamento scientifico, accademico e politico degli autori;
- garantire che gli scritti ricevuti rimangano anonimi durante la procedura di revisione;
- proteggere le identità dei revisori;
- identificare chiaramente articoli e sezioni della «*Rivista del Diritto della Navigazione*» non sottoposti a referaggio;
- promuovere la libertà di espressione e il rispetto dell'indipendenza intellettuale degli autori;
- mantenere l'indipendenza nelle decisioni editoriali, facendo in modo che considerazioni commerciali e interessi professionali non compromettano gli standard intellettuali ed etici;
- pubblicare correzioni di errori, chiarimenti, ritrattazioni e scuse quando necessario, dandone la dovuta rilevanza nella «*Rivista del Diritto della Navigazione*»;
- sostenere le iniziative volte a ridurre le cattive condotte nella ricerca e nella pubblicazione, istruendo gli autori ed i revisori circa i comportamenti etici.

Doveri degli Autori

Gli Autori devono:

- garantire che il loro scritto sia originale, privo di plagio, falsificazione o omissione di materiale significativo;

- garantire che il loro scritto non sia oggetto di revisione ai fini di un'altra pubblicazione o che non sia stato precedentemente pubblicato o accettato per la pubblicazione altrove, né totalmente né in parte, in italiano o in altre lingue, se non diversamente concordato in modo specifico;
- chiedere il permesso di pubblicare altrove un loro scritto (o una parte di tale scritto);
- dichiarare esplicitamente tutte le possibili fonti che hanno sostenuto la ricerca e rendere noto apertamente qualsiasi conflitto di interessi finanziario o di altro tipo;
- utilizzare i metodi corretti di analisi; elencare e citare in modo appropriato, in conformità con le istruzioni della Rivista, le opere e le idee di terzi e aggiungere le virgolette a qualsiasi testo di altri autori;
- evitare l'autoplagio, riciclando parti dei loro precedenti scritti usando frasi identiche senza citazione;
- prestare attenzione alle autocitazioni che potrebbero compromettere il processo di referaggio anonimo;
- non includere nello scritto alcuna informazione atta a rilevare ai revisori la propria identità o non pubblicare lo scritto su siti *web* dove potrebbe essere facilmente scoperta;
- evitare di scrivere qualsiasi cosa che possa essere perseguibile, come diffamazione o denigrazione;
- assicurare un'accurata attribuzione della paternità di ciascun articolo, dichiarando come coautori tutti gli autori che hanno dato un contributo significativo alla ricerca;
- attenersi a qualsiasi richiesta del Direttore circa fonti dei dati, prova di paternità o originalità;
- essere solerti con le revisioni del loro scritto, contattando tempestivamente il Direttore se non è possibile rispettare la scadenza prevista;
- avvisare subito il Direttore se vengono scoperti errori significativi nello scritto e collaborare al fine di eliminare o correggere gli errori.

Doveri dei Revisori

I Revisori devono:

- mantenere la propria identità riservata, evitando di scrivere, fare o dire qualsiasi cosa che possa identificarli nei confronti dell'autore;
- rifiutare di effettuare valutazioni per le quali non si sentono qualificati o se è loro nota l'identità dell'autore;
- dichiarare potenziali conflitti di interesse derivanti da rapporti collaborativi, finanziari, istituzionali, personali o altre relazioni o collegamenti con la «*Rivista del Diritto della Navigazione*»;

- tenere gli scritti riservati, non divulgare alcun dettaglio durante o dopo il processo di referaggio e non discutere il contenuto degli scritti con qualcuno senza permesso;
- non utilizzare le informazioni contenute in scritti non pubblicati per qualsiasi scopo, inclusa la ricerca personale;
- segnalare qualsiasi sospetto di comportamento non etico e avvisare se uno scritto contiene materiale plagiato;
- giudicare gli scritti in modo oggettivo, equo e professionale, evitando attacchi personali, commenti diffamatori, ingiusti o inutilmente sminuenti;
- spiegare e motivare adeguatamente i loro giudizi, fornendo sufficienti dettagli agli autori, indicando cosa dovrebbe essere modificato e, ove necessario, suggerendo rilevanti riferimenti bibliografici che non sono stati citati;
- indicare eventuali modifiche nella prima revisione dello scritto, evitando di dare nuovi consigli quando l'elaborato rivisto è stato restituito;
- rispettare la scadenza del processo di referaggio e informare immediatamente il Direttore nell'eventualità in cui non sia possibile completare la revisione entro il termine stabilito.

CODE OF ETHICS

The Editor-in-chief has full authority for deciding which of the manuscripts submitted to the «Rivista del Diritto della Navigazione» should be published.

Duties of the Editor-in-chief

The Editor-in-chief should:

- *constantly improve the «Rivista del Diritto della Navigazione», protecting its reputation through rigorous standards of publication ethics;*
- *meet the needs of Readers and Authors;*
- *guide Authors and Reviewers on their responsibilities, adopting comprehensive, honest and ethical editorial policies;*
- *assure the quality of the material, only accepting manuscripts based on their importance, originality and relevance to the mission of the «Rivista del Diritto della Navigazione» and exclusively publishing works of the highest quality selected through objective, fair, competent, impartial and confidential procedures (if not otherwise specified, by a double-blind peer review) with full respect and care paid to the Authors. Manuscripts will be evaluated for their intellectual content without regard to race, gender, sexual orientation, religious belief, ethnic origin, or citizenship, as well as the scientific, academic and political orientation of the Authors;*
- *ensure that the material submitted remains confidential during the review process;*
- *protect peer reviewers' identities;*
- *clearly identify non-peer-reviewed articles and sections in the «Rivista del Diritto della Navigazione»;*
- *promote freedom of expression and respect the intellectual independence of Authors;*
- *maintain the independence of editorial decisions, precluding commercial considerations and business needs from compromising intellectual and ethical standards;*
- *publish corrections of errors in the publication, clarifications, retractions and apologies when needed, giving due prominence in the «Rivista del Diritto della Navigazione»;*
- *support initiatives designed to reduce research and publication misconduct, instructing Authors and Reviewers about publication ethics.*

Duties of Authors

Authors should:

- *ensure that their manuscript is original, free of plagiarism, falsification or omission of significant material;*
- *ensure that their manuscript is not under review by another publication or has not been previously published or accepted for publication elsewhere, either in whole or substantial part, in Italian or avoid writing anything that might be actionable, such as defamation or denigrating;*

- *ask for permission to publish their articles (or a selection from their articles) elsewhere;*
- *declare explicitly all possible sources that have supported the research and openly disclose any financial or other substantive conflict of interest;*
- *use the correct methods of analysis;*
- *list and cite appropriately, in accordance with the instructions of the Journal, any third party works and ideas and add quotation marks to any text of other Authors;*
- *avoid self-plagiarism by recycling portions of their previous writings by using identical sentences from earlier writings without reference;*
- *word carefully self-referencing so as to avoid compromising the double-blind review process;*
- *not include in the manuscript any self-revealing information to the Reviewers or post the paper on websites where it could be easily discovered;*
- *avoid writing anything that might be actionable, such as defamation or denigrating;*
- *ensure accurate attribution of authorship for each article, declaring as co-authors all authors having made a significant contribution to the research;*
- *comply with the Editor-in-chief in any requests for source data, proof of authorship or originality;*
- *be prompt with their manuscript revisions, contacting the Editor-in-chief as soon as possible if they cannot meet the deadline given;*
- *promptly notify the Editor-in-chief if they discover significant mistakes in the paper and cooperate to retract or correct the errors.*

Duties of Reviewers

Reviewers should:

- *keep their identity hidden, avoid writing, doing or saying anything that could identify them to an Author;*
- *refuse to make assessments for which they do not feel qualified or if they know the Author's identity;*
- *declare potential conflicts of interest resulting from collaborative, financial, institutional, personal, or other relationships or connections with the «Rivista del Diritto della Navigazione»;*
- *treat the manuscripts as confidential and not disclose any details during or after the evaluation process or not discuss the manuscripts with anyone without permission;*
- *avoid use of the information contained in unpublished articles for any purpose, including for their own personal research;*
- *report any suspected ethical misconduct and alert if a manuscript contains plagiarized material;*
- *review manuscripts objectively, fairly and professionally, avoiding personal attack, defamatory, unfair or unnecessarily derogatory comments;*
- *explain and support their judgments adequately, providing sufficient detail to the Authors, indicating what should be modified and, where necessary, suggesting relevant references that were not being cited;*

- *indicate any changes in the first revision of the manuscript, avoiding new recommendations when the reworked item is returned;*
- *meet the deadline of the process and immediately inform the Editor-in-chief in the event that it is not possible to complete the review within stipulated time.*

SOMMARIO

Articoli:

MARCO BADAGLIACCA, Recenti orientamenti giurisprudenziali in relazione alla figura dello spedizioniere.....	pag. 3
<i>Recent Judgments Relating to the Forwarder (Abstract)</i>	» 22
ADELE MARINO, Infrastruttura marittima e sistema porto nella pianificazione delle reti TEN-T: l’Autorità di sistema portuale	» 23
<i>Maritime Infrastructure and Port System in Ten-T Network Planning: The Port System Authority (Abstract)</i>	» 54
ELISABETTA GIOVANNA ROSAFIO, Osservazioni sul controllo delle frontiere esterne marittime	» 55
<i>Control of External Maritime Borders (Abstract)</i>	» 94
FRANCESCA SALERNO, L’automazione nel trasporto stradale, ferroviario e multimodale	» 95
<i>Automation in Road, Railway and Multimodal Transport (Abstract)</i>	» 135

Varietà:

FRANCESCO GASPARI, La regolazione multilivello degli aeromobili a pilotaggio remoto e la disciplina «speciale» dell’ENAC nel contesto della pandemia covid-19.....	» 139
<i>Multilevel Regulation of Remotely Piloted Aircraft and the «Special» Rules of the Italian Civil Aviation Authority in the Context of the Covid-19 Pandemic (Abstract)</i>	» 191
MAURO MENICUCCI, La «nuova» cooperativa ormeggiatori: una «società speciale» tra disciplina costituzionale e diritto eurounitario.....	» 193
<i>The «New» Mooring Cooperative: A «Special» Company between Italian Constitutional Law and EU Law (Abstract)</i>	» 223
CARMEN TELESCA, Trasporto <i>low cost</i> di passeggeri effettuato con autobus: il caso Flixbus	» 225
<i>Low Cost Transport of Passengers by Bus: The Flixbus’ Case (Abstract)</i>	» 250

Attualità:

GIORGIA M. BOI, I <i>cyber attacks</i> nella navigazione marittima: profili normativi e soluzioni assicurative.....	pag. 253
<i>Cyber Attacks in Maritime Navigation: Regulatory Aspects and Insurance Solutions (Abstract)</i>	» 283
FABIO CAFFIO, La lunga storia del negoziato italo-maltese sulla delimitazione della piattaforma continentale	» 285
<i>The Long History of Italo-Maltese Negotiations on the Delimitation of Continental Shelf (Abstract)</i>	» 312
ANTONIO DE ROSA, La difesa dello spazio aereo nazionale: profili giuridici	» 313
<i>Legal Matters in National Airspace Defence (Abstract)</i>	» 351
MAURO MENICUCCI, Le zone economiche speciali (ZES) ... due anni dopo	» 353
<i>Special Economic Zones (SEZ) ... Two Years Later (Abstract)</i>	» 378
GABRIELE PISANTI, I diritti dei passeggeri aerei ai tempi del covid-19: prime considerazioni	» 379
<i>Passenger Rights during Covid-19: Initial Considerations (Abstract)</i>	» 404
GIUSEPPE SPERA, Il controllo della filiera commerciale della pesca e dell'acquacoltura: i molluschi bivalvi.....	» 405
<i>The Control of Commercial Supply Chain of Fishery and Aquaculture Products: Bivalve Molluscs (Abstract)</i>	» 421

Note a sentenze:

PIERLUIGI SIMONE, Aiuti di Stato «esistenti» o «nuovi» nel trasporto marittimo di linea	» 439
---	-------

Osservazioni a sentenze:

FULVIO GIGLIOTTI, Circolazione di veicoli e obbligo assicurativo (tra diritto interno e orientamenti eurounitari)	» 542
LARA MARCHETTA, Le attività accessorie dell'impresa balneare e le variazioni al contenuto della concessione	» 598

Sentenze:

- Demanio marittimo* – Demanio a scopo turistico ricreativo – Concessioni demaniali marittime – Attività accessorie – Mutamento non autorizzato dello scopo per il quale era stata assentita la concessione – Inadempienza agli obblighi derivanti dalla concessione demaniale e dall’ordinanza balneare della Regione Puglia – Decadenza (Cons. St., sez. V, 12 settembre 2018, n. 5333) pag. 589
- Circolazione stradale* – Art. 112 c. assic. priv. – Aree equiparate alle strade di uso pubblico – Nozione – Estensione – Spazio in cui un veicolo può essere utilizzato sulla base della sua funzione – Inclusione – Quesito interpretativo – Rimessione Sezioni Unite (Cass., sez. III, ord. 18 dicembre 2019, n. 33675)..... » 535
- Misure cautelari* – Misure cautelari penali – Adozione – Ricorrenza di causa di giustificazione – Illegittimità (Cass. pen., sez. III, 16 gennaio-20 febbraio 2020, n. 6626)..... » 565
- Nave da guerra* – Motovedetta della Guardia di finanza – Non è tale (Cass. pen., sez. III, 16 gennaio-20 febbraio 2020, n. 6626) » 565
- Servizi di trasporto aereo* – Aiuti di Stato – Imputabilità diretta o indiretta della misura allo Stato – Aiuti all’avviamento – Compatibilità con l’art. 107 TFUE – Nozione di vantaggio – Principio dell’investitore privato (Trib. Ue, sez. I ampliata, 13 maggio 2020, causa T-607/17) » 483
- Soccorso* – Obbligo di soccorso – Sbarco in luogo sicuro – Possibilità di presentare domanda di protezione internazionale (Cass. pen., sez. III, 16 gennaio-20 febbraio 2020, n. 6626)..... » 565
- Trasporto aereo di persone* – Reg. Ce n. 261/2004 – Riavviamento – Ritardo del volo alternativo – Diritto a compensazione pecuniaria multipla (C. giust. Ue, sez. VIII, 12 marzo 2020, causa c-832/18) » 465
- Trasporto aereo di persone* – Reg. Ce n. 261/2004 – Riavviamento – Ritardo del volo alternativo – Esonero del vettore aereo dall’obbligo di pagamento della compensazione pecuniaria – Nozione di «circostanze eccezionali» – Guasto tecnico di un pezzo «*on condition*»..... » 465

- Trasporto aereo di persone* – Trasporto amichevole – Convenzione di Montreal del 1999 – Termine per l'esercizio dell'azione – Inapplicabilità (Cass., sez. III, 13 dicembre 2019, n. 32778) pag. 524
- Trasporto marittimo di persone* – Unione europea – Rinvio pregiudiziale – Aiuti di Stato – Aiuti «esistenti» e aiuti «nuovi» – Qualificazione – Reg. Ce n. 659/1999 – Art. 1, lett. *b)*, *iv)* – Principi della certezza del diritto e della tutela del legittimo affidamento – Applicabilità – Azione di risarcimento dei danni proposta avverso lo Stato membro da un concorrente della società beneficiaria (C. giust. Ue, sez. I, 23 gennaio 2019, causa C-387/17) » 425
- Trasporto marittimo di persone* – Unione europea – Rinvio pregiudiziale – Aiuti di Stato – Aiuti «esistenti» e aiuti «nuovi» – Qualificazione – Reg. Ce n. 659/1999 – Art. 1, lett. *b)*, *v)* – Sovvenzioni concesse prima della liberalizzazione di un mercato inizialmente chiuso alla concorrenza – Azione di risarcimento dei danni proposta avverso lo Stato membro da un concorrente della società beneficiaria (C. giust. Ue, sez. I, 23 gennaio 2019, causa C-387/17) » 425

Atti normativi e materiali vari:

- European Union Aviation Safety Agency, Executive Director Decision 2019/004/R of 15 February 2019, *Issuing Guidance Material on Remote Aerodrome Air Traffic Services and Repealing Decision 2015/014/R of the Executive Director of the Agency of 3 July 2015* » 619
 con commento di GIAMPIERO CANCELLI, *La gestione del traffico aereo passa al remoto* » 622

Segnalazioni bibliografiche:

- ANNA L. MELANIA SIA, *La disciplina del cabotaggio. Profili di diritto aeronautico* » 629

ARTICOLI

RECENTI ORIENTAMENTI GIURISPRUDENZIALI IN RELAZIONE ALLA FIGURA DELLO SPEDIZIONIERE

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. Cenni sul contratto di trasporto. – 3. Cenni sul contratto di spedizione. – 4. Lo spedizioniere-vettore e l'assunzione dell'esecuzione del trasporto da parte dello spedizioniere al vaglio della giurisprudenza. – 4.1. *Segue*. Alcune recenti sentenze. – 5. Conclusioni.

1. *Premessa.*

Una delle questioni maggiormente affrontate dalla giurisprudenza attiene alla distinzione tra la figura dello spedizioniere e quella di vettore. Questo distinguo è determinante nell'ipotesi in cui il primo, citato in giudizio in qualità di vettore per il pagamento del danno derivato dalla perdita ed avaria della merce trasportata, eccepisca, al fine di essere esonerato dalla relativa responsabilità, di aver svolto unicamente l'attività di spedizioniere ⁽¹⁾.

In effetti, sebbene uno dei contratti usualmente impiegati nel settore dei trasporti di merce sia quello di spedizione, possono talvolta apparire incerti i confini, nel concreto, tra la figura di cui all'art. 1678 c.c. e quella di cui all'art. 1737 c.c. Si rende così necessario l'intervento della giurisprudenza per tentare di fare chiarezza sul punto e dirimere le controversie relative ad una loro sovrapposizione.

Nonostante le due fattispecie siano infatti tenute ben distinte dal legislatore, che le ha individuate in norme differenti, rendendole in tal modo contratti tipici, è stato affermato, con osservazione che si condivide, che, se la distinzione tra i due tipi contrattuali appare chiara a livello concettuale, non sempre lo è sul piano pratico ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Cfr. M. TURCI, *A proposito del contratto di spedizione e dei suoi elementi distintivi rispetto al contratto di trasporto*, nota ad App. Genova 29 settembre 2017, in *Dir. maritt.*, 2019, 138.

⁽²⁾ U. LA TORRE, *Il trasporto come fatto e come contratto. Una ricognizione di problemi*, in *Dir. maritt.*, 2016, 687, il quale osserva che, in merito alla distinzione tra la figura dello

Sembra opportuno, pertanto, esaminare alcune recenti soluzioni adottate dalla giurisprudenza per sussumere, quanto più correttamente possibile, la fattispecie nel tipo contrattuale trasporto o spedizione e verificare altresì se l'attuale assetto normativo appaia adeguato a rispondere alle esigenze della realtà dei traffici commerciali odierni.

A tal fine è necessario, dapprima, individuare quale sia la normativa di riferimento, e, successivamente, individuare le linee guida idonee a suggerire agli interpreti quando la fattispecie possa essere inquadrata nel contratto di trasporto o spedizione.

2. *Cenni sul contratto di trasporto.*

Prendendo le mosse dalla nozione di contratto di trasporto ⁽³⁾, questa si rinviene nel codice civile, all'art. 1678, ove è enunciato che con il contratto di trasporto il vettore si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo ad un altro. Tale definizione è applicabile

spedizioniere e quella del vettore «Si deve peraltro rilevare che essa, se è chiara e netta dal punto di vista concettuale, non sempre lo è altrettanto sul piano pratico».

⁽³⁾ Tra la copiosa bibliografia in materia di contratto di trasporto e di vettore si segnalano: A. ASQUINI, *Il contratto di trasporto terrestre di persone*, Padova, 1915; M. FRAGALI, *Principi di diritto aeronautico*, Padova, 1930; A. AMBROSINI, *Corso di diritto aeronautico*, Roma, 1933; A. ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, Torino, 1935; C. MUSTO, *Il contratto di trasporto aereo*, Napoli, 1938; A. FIORENTINO, *Il contratto di passaggio marittimo*, Firenze, 1940; S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, Roma, 1947; A. FIORENTINO, *I contratti navali*, Napoli, 1959; G. CATURANI, A. SENSALÈ, *Il trasporto*, Napoli, 1960; G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, Padova, 1966; R. ROVELLI, *Il trasporto di persone*, Torino, 1970; S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, Milano, 1987; U. LA TORRE, *La definizione del contratto di trasporto*, Napoli, 2000; C. VIGNALI, *Il trasporto terrestre*, Milano, 2000; S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, *Trattato di diritto civile e commerciale*, già diretto da A. Cicu, F. Messineo, L. Mengoni, continuato da P. Schlesinger, Milano, 2007; G. COTTINO, O. CAGNASSO, *Contratti commerciali*, in *Trattato di diritto commerciale*, diretto da G. Cottino, IX, Padova, 2009. Si richiama inoltre brevemente la differenza concettuale tra il trasporto di persone o cose in senso commerciale, che dà luogo al trasporto in senso stretto, ed il trasporto inteso come movimento autonomo di un mezzo, isolato nell'elemento in cui si muove, volto allo svolgimento di qualsiasi attività anche diversa dal trasferimento di persone o cose, quale la pesca, il diporto, il rimorchio, il soccorso, che dà luogo al trasporto in senso ampio o trasporto in senso tecnico, che costituisce la base della costruzione dogmatica del diritto della navigazione: A. SCIALOJA, *Corso di diritto della navigazione*, Roma, 1943, 51.

a tutte le modalità di trasporto. La causa del contratto, infatti, è unitaria – trasferimento di persone o cose da un luogo all’altro – non assumendo rilevanza, a tal fine, la diversa natura dell’oggetto trasportato, del mezzo impiegato, del particolare ambiente ove il trasporto si svolge ⁽⁴⁾.

Si può, dunque, affermare che il trasporto è qualificato in maniera unitaria, in forza del particolare *opus* dedotto in contratto ⁽⁵⁾. La diversa natura dell’oggetto trasportato, del mezzo impiegato, dell’ambiente ove il trasporto si svolge, incidono, invece, innanzi tutto, sulla disciplina del rappor-

⁽⁴⁾ Osserva infatti G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 4, come «è irrilevante l’entità fisica ed economica dell’oggetto del trasporto, così come è irrilevante la maggiore o minore lunghezza e complessità del trasferimento». V. anche V. BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, Torino, 2003, 29, che sottolinea l’irrilevanza sia «dell’entità fisica ed economica dell’oggetto da trasportare, sia la maggiore o minore lunghezza e complessità del trasferimento»; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, Milano, 2008, 104, ove si afferma che «la causa contrattuale è il trasferimento di persone o cose da un luogo ad un altro: è essa che identifica il tipo, mentre restano irrilevanti a tale effetto la diversa natura sia dell’oggetto trasportato (persone oppure cose), sia del mezzo che esegue il trasporto (nave, aeromobile, treno autocarro), sia la particolarità dell’ambiente ove il trasporto riceve esecuzione (mare, acque interne, aria, strada ferrata, strada)». Non si affronta in questa sede *ex professo* la differenza tra trasporto gratuito e trasporto amichevole. Per la dottrina in materia si rinvia fra i tanti ad A. ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, cit., 415; M. STOLFI, *Appalto-Transporto*, in *Trattato di diritto civile*, diretto da G. Grosso, F. Santoro-Passarelli, Napoli, 1966, 1961, 82; A. ASQUINI, *Massime non consolidate in tema di responsabilità nel trasporto di persone*, in *Riv. dir. comm.*, 1952, II, 2; G. MIRABELLI, *Del trasporto*, in *Il nuovo codice civile commentato*, libro quarto (Delle obbligazioni), II, Napoli, 1952, 186; G. CATURANI, A. SENSALE, *Il trasporto*, cit., 10; A. VENDITTI, *Della responsabilità del vettore nel trasporto amichevole*, in *Giust. civ.*, 1952, 125; P. FORCHIELLI, *Il trasporto amichevole nella evoluzione ultima della giurisprudenza e dottrina*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1954, 1115; G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 109; S. ROMANO, *Il trasporto di cortesia*, Studi in memoria di L. Mossa, Padova, 1961, 330; M. IANNUZZI, *Del trasporto*, in *Commentario del codice civile*, a cura di A. Scialoja, G. Branca, Bologna-Roma, 1970, 47; A. FLAMINI, *Il trasporto amichevole*, Napoli, 1977; M. GRIGOLI, *Il trasporto*, in *Trattato di diritto privato*, diretto da P. Rescigno, XI, Torino, 1984; G. COTTINO, *Contratti commerciali. Il trasporto e la spedizione*, in *Trattato di diritto commerciale e di diritto pubblico dell’economia*, diretto da F. Galgano, XVI, Padova, 1991, 753; V. BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 71; G. COTTINO, O. CAGNASSO, *Contratti commerciali*, cit., 431, secondo cui la distinzione tra le due figure può essere «assai sottile o addirittura impercettibile e rischi di passare per il mero filtro dei motivi dell’operazione, un filtro che il diritto stesso dichiara di regola irrilevante. Non a caso in giurisprudenza ci si è abbastanza scervellati, con soluzioni ondivaghe, per tracciare una linea di demarcazione».

⁽⁵⁾ G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 15; S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 29.

to, avendo il legislatore dettato delle norme speciali e diverse a seconda che oggetto del trasferimento siano persone o cose ed in dipendenza del mezzo di trasporto impiegato e dell'ambiente in cui il trasferimento avviene.

Dalla definizione riportata si comprende, dunque, che oggetto della prestazione tipica assunta contrattualmente dal vettore è quello di un risultato di lavoro (*opus*), in quanto il vettore si obbliga a prestare il lavoro necessario per la realizzazione del trasferimento ⁽⁶⁾. Seguendo, pertanto, l'impostazione dogmatica classica, il contratto di trasporto si inserisce nella più ampia categoria della *locatio operis*, caratterizzata dalla specialità dell'*opus* (il trasferimento), ossia da un *facere* che si manifesta nel «prestare le energie necessarie a modificare la posizione di una cosa rispetto allo spazio, sia usando le proprie energie, sia come normalmente avviene, usando le energie proprie come direttrici di trazione non umane» ⁽⁷⁾. È pacifico in dottrina, infatti, che il vettore, nella configurazione datane dal legislatore, obbligandosi a trasferire assume su di sé l'obbligo di conseguire un risultato utile con il relativo rischio, elementi che sono sufficienti per inserire i contratti di tal genere nella categoria della *locatio operis* ⁽⁸⁾. L'assunzione dell'obbligo di trasferimento da parte di un soggetto (vettore) è pertanto sufficiente per la qualificazione della fattispecie come contratto di trasporto. Sono inoltre irrilevanti le prestazioni accessorie che il vettore può assumere, quali la fornitura del vitto o assicurare il carico, che non sono idonee ad alterarne la figura. Tali obbligazioni sono infatti «in posizione strumentale rispetto alla prestazione principale del vettore e, quindi, vengono, di regola, assorbite dalla prestazione principale, informativa del tipo contrattuale» ⁽⁹⁾.

⁽⁶⁾ Vedi M. STOLFI, *Appalto-Trasporto*, cit., 79 s.

⁽⁷⁾ A. ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, cit., 49.

⁽⁸⁾ Fra la numerosa dottrina in argomento si veda A. ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, cit., 58; S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, cit., 71; F. MESSINEO, *Manuale di diritto civile e commerciale*, Milano, 1954, 211; G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 4; M. STOLFI, *Appalto-Trasporto*, cit., 76; M. IANNUZZI, *Del trasporto*, cit., 1; G. FERRI, *Manuale di diritto commerciale*, Torino, 1996, 875; M. RIGUZZI, *I contratti speciali – Il contratto di trasporto*, in *Trattato di diritto privato*, diretto da M. Bessone, Torino, 2006, 5.

⁽⁹⁾ Testualmente M. STOLFI, *Appalto-Trasporto*, cit., 82. In ordine all'influenza delle prestazioni accessorie sulla qualificazione giuridica del contratto di trasporto vedi fra gli altri A. ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, cit.; S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, cit., 71.

Dalla dizione dell'art. 1678 c.c. non appare, inoltre, essere necessario, ai fini della qualificazione come vettore, il fatto che la prestazione di trasferimento venga adempiuta direttamente dal soggetto che ha assunto l'obbligo o da persona diversa, all'uopo incaricata. Infatti nell'obbligo di trasferimento posto a carico del vettore si deve comprendere sia l'impegno di questi ad eseguire il trasporto, sia quello di farlo eseguire, anche se l'attuale formulazione dell'art. 1678 c.c. non riproduce la medesima formula dell'art. 388 dell'abrogato codice di commercio, ove veniva *expressis verbis* disposto che «il contratto di trasporto ha luogo tra lo speditore o mittente che dà l'incarico del trasporto e l'imprenditore che assume di farlo eseguire in nome proprio e per contro altrui, oppure tra uno di essi ed il vetturale che assume di eseguirlo»⁽¹⁰⁾. Come è stato, in effetti, rilevato, «obbligarsi a fare e a far fare sotto il proprio nome e a proprio rischio è giuridicamente equivalente»⁽¹¹⁾. È irrilevante, dunque, il fatto che il vettore, ad esempio, si obblighi a far trasportare ad altri le merci affidategli dal mittente, essendo importante unicamente l'assunzione, da parte sua, del rischio e della responsabilità del trasporto. Una simile interpretazione trova, del resto, conforto nella relazione ministeriale al codice civile (n. 707), in cui si legge che «Il nuovo codice non distingue tra l'obbligo di trasportare e l'obbligo di far trasportare: la circostanza che il trasporto si compia mediante l'opera di altre imprese non spinge il rapporto verso il contratto di spedizione, perché anche l'imprenditore di trasporti assume la responsabilità del vettore, mentre lo spedizioniere risponde solo per l'inadempimento dell'obbligo di concludere un contratto di trasporto e lascia nella sfera di terzi il rischio connesso a quest'ultimo contratto».

3. *Cenni sul contratto di spedizione.*

Per quanto attiene alla figura dello spedizioniere, il codice civile definisce all'art. 1737 il contratto di spedizione come «un mandato col qua-

⁽¹⁰⁾ Sul punto vedi S. FERRARINI, *I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile*, cit., 101; G. ROMANELLI, *Il trasporto aereo di persone*, cit., 7; A. ASQUINI, *Trasporto (in genere)*, in *Nss. dig. it.*, XIX, Torino, 1973, 566; M. RIGUZZI, *I contratti speciali – Il contratto di trasporto*, cit., 5; V. BUONOCORE, *I contratti di trasporto e di viaggio*, cit., 33.

⁽¹¹⁾ Così A. ASQUINI, *Trasporto (in genere)*, cit., 566.

le 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»⁽¹²⁾. Ne consegue che lo spedizioniere, agendo in nome proprio e per conto del mandante, opera come un mandatario senza rappresentanza. Ciò rende possibile l'applicazione al contratto di spedizione delle norme dettate dal codice civile per il mandatario che agisce in nome proprio ma per conto del mandante, salva la prevalenza delle norme dettate in materia di spedizione che siano incompatibili con quelle del mandato senza rappresentanza⁽¹³⁾.

È noto come l'agire in nome proprio e per conto altrui comporti una scissione tra parte contraente e titolare dell'interesse contrattuale sotteso al negozio, posto che, sebbene sia il mandatario a stipulare il contratto con il terzo, colui che ha interesse a conseguire l'utilità che deriva dal contratto è il mandante, ossia il soggetto per conto del quale il rapporto gestorio viene compiuto. Si è a tal proposito sottolineato, da parte della dottrina, come mentre «la rappresentanza assolve alla finalità di allontanare dall'agente (in direzione del soggetto in nome del quale l'atto è compiuto) il negozio nel suo momento giuridico formale, la gestione ha lo scopo di deviare dall'agente (verso il soggetto per conto del quale

⁽¹²⁾ Per i contributi in materia di contratto di spedizione si veda *ex multis* G. FERRI, *Spedizione*, in *Enc. it.*, Roma, 1949, 874; G. MINERVINI, *Il mandato, la commissione, la spedizione*, in *Trattato diretto da Vassalli*, Torino, 1957, 239; V. BUONOCORE, *Il contratto di spedizione*, in *Dir. giur.*, 1957, 609; F. BILE, *Il mandato. La commissione. La spedizione*, Roma, 1961; A. ASQUINI, *Spedizione (contratto di)*, in *Nss. dig. it.*, XVII, Torino, 1970, 1099; A. LUMINOSO, *Mandato, commissione, spedizione*, in *Trattato di diritto civile e commerciale*, diretto da A. Cicu, F. Messineo, XXXII, Milano, 1984, 627; F. CHIOMENTI, *Spedizione (contratto di)*, in *Enc. dir.*, XLIII, Milano, 1990, 286; A. LUMINOSO, *Spedizione (contratto di)*, in *Enc. dir.*, XXX, Roma, 1999, 1; G. COTTINO, O. CAGNASSO, *Contratti commerciali*, cit., 385; per la dottrina marittimista vedi M. GRIGOLI, *La spedizione*, in *Trattato di diritto privato*, diretto da P. Rescigno, Torino, 1985, 211; S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., 40; G. RIGHETTI, *Trattato di diritto marittimo*, II, Milano, 1990, 111; G. SILINGARDI, *Spedizione*, in *Dig. disc. priv., sez. comm.*, Torino, 1998, 111; più di recente F. TOREILLO, *La figura giuridica e la responsabilità dello spedizioniere*, in *La responsabilità degli operatori del trasporto. Case history e Case law*, a cura di A. Antonini, Milano, 2008, 81; E. ROSAFIO, *Il contratto di spedizione*, in *Il mandato. Disciplina e prassi*, a cura di V. Cuffaro, Bologna, 2011, 325; G. TELLARINI, *La spedizione*, in *I contratti del trasporto*, II, opera diretta da F. Morandi, Bologna, 2013, 1243.

⁽¹³⁾ È stata, infatti, sostenuta l'integrale applicazione della normativa del mandato senza rappresentanza al contratto di spedizione, fatte salve le ipotesi delineate dagli art. 1741 e 2951 c.c.: A. LUMINOSO, *Mandato, commissione, spedizione*, cit., 636. V. anche M. GRAZIADEI, *Mandato*, in *Dig. it.*, XI, 1994, 157.

l'atto viene posto in essere) il negozio nel suo momento economico sostanziale»⁽¹⁴⁾.

Dette riflessioni possono compiersi anche per il contratto di spedizione – che non genera rapporti diretti tra mittente e vettore e che è stato, infatti, qualificato come sotto tipo qualificato di mandato senza rappresentanza⁽¹⁵⁾ – in considerazione della medesima struttura che configura questo tipo di contratto e quello del mandato senza rappresentanza, in cui è il mittente ad avere l'interesse all'esecuzione del contratto di trasporto. Si è, a riguardo, altresì affermato che «il contenuto tipico del contratto di spedizione è l'assunzione da parte dello spedizioniere di una prestazione di volere: la conclusione del contratto di trasporto per conto del committente», e come il contratto di spedizione «graviti nell'ambito della c.d. interposizione reale, sussistendo l'elemento tipico dell'alienità dell'affare rispetto allo spedizioniere nella veste di cooperatore del mandante»⁽¹⁶⁾.

Dalla struttura del contratto appare pertanto chiaro che sia il mittente ad avere l'interesse a che l'atto giuridico (ossia il contratto di trasporto, nel caso del contratto di spedizione) da doversi compiere da parte del mandatario/spedizioniere venga posto in essere e che si realizzino gli effetti propri del contratto stipulato. È, dunque, chiaro, in quanto proprio della *ratio* dell'istituto di cui si discute, che lo spedizioniere/mandatario deve adoperarsi affinché il mittente/mandante consegua gli effetti del contratto stipulato con il vettore/terzo e come tutta la disciplina dell'istituto debba essere interpretata tenendo in considerazione tale interesse del mittente/mandante⁽¹⁷⁾.

Dalla semplice esegesi della norma si comprende che oggetto della prestazione è la conclusione di un contratto di trasporto – in nome proprio e per conto del mandante – e non il trasferimento di persone o cose da un luogo all'altro, proprio del vettore di cui all'art. 1678 c.c. Tale differenza assume rilevanza ai fini della differente responsabilità che grava sulle due figure. Mentre, infatti, nel contratto di trasporto il vettore, con-

⁽¹⁴⁾ Cfr. A. LUMINOSO, *Mandato, commissione, spedizione*, cit., 16 e 7 in cui si distingue tra profilo giuridico formale e profilo economico sostanziale del negozio.

⁽¹⁵⁾ G. MINERVINI, *Il mandato, la commissione, la spedizione*, cit., 239.

⁽¹⁶⁾ In tal senso rispettivamente A. ASQUINI, *Spedizione (contratto di)*, cit., 1110, e M. GRIGOLI, *La spedizione*, cit., 217. In materia v. anche F. SCARDULLA, *Interposizione di persona*, in *Enc. dir.*, XXII, Milano, 1972, 145; F. CHIOMENTI, *Spedizione (contratto di)*, cit., 299.

⁽¹⁷⁾ Cfr. in tal senso M. GRAZIADEI, *Mandato*, cit., 155.

traente del mittente, si impegna al trasferimento della merce assumendo su di sé il rischio dell'inadempimento, nel contratto di spedizione, tale impegno non è assunto dallo spedizioniere, il quale assume l'obbligo di concludere il contratto di trasporto con il vettore, ma senza il rischio del mancato trasferimento. Ne consegue che il mittente non può ritenere responsabile lo spedizioniere dell'inadempimento posto in essere dal vettore, non potendo, pertanto, agire nei confronti del mandatario/spedizioniere per l'inadempimento del vettore. A pensarla diversamente, infatti, verrebbero a coincidere le obbligazioni che il vettore assume con il contratto di trasporto *ex art.* 1678 c.c. e quelle che lo spedizioniere assume con il contratto di spedizione ⁽¹⁸⁾.

4. *Lo spedizioniere-vettore e l'assunzione dell'esecuzione del trasporto da parte dello spedizioniere al vaglio della giurisprudenza.*

Le riflessioni compiute dalla dottrina – riportata nei paragrafi precedenti – in merito alla diversità delle obbligazioni assunte dal vettore e dallo spedizioniere, così come appaiono delineate nelle norme del codice citate, hanno trovato conferma nella giurisprudenza, sia di merito che di legittimità, che ha ben esplicitato, con orientamento costante, le distanze tra i due contratti, con l'individuazione altresì delle relative responsabilità ⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁸⁾ Vedi A. LUMINOSO, *Mandato, commissione, spedizione*, cit., 627.

⁽¹⁹⁾ Tra le più significative si riporta Cass. 28 marzo 1995, n. 3614, in *Dir. maritt.*, 1996, 1026, con nota di R. DE MEO, *Sulla rilevanza (o irrilevanza) qualificatoria del compenso a forfait nel contratto di spedizione*, secondo cui «La differenza tra il contratto di trasporto e quello di spedizione consiste nel fatto che, mentre nel primo il vettore si obbliga ad eseguire il trasporto con i propri mezzi o anche a mezzo di altri, assumendo su di sé i rischi dell'esecuzione, nel secondo, invece, lo spedizioniere si obbliga a concludere con altri, in nome e per conto di chi gli ha dato l'incarico, il contratto di trasporto; con la conseguenza che non è configurabile una responsabilità dello spedizioniere per l'operato dei terzi da lui incaricati del trasporto, a norma dell'art. 1228 c.c., in quanto detti terzi non compiono (diversamente dai terzi contemplati in tale norma) un'attività che lo spedizioniere avrebbe dovuto eseguire in proprio, non formando essa oggetto di una sua obbligazione»; conformi, *ex multis*, Cass. 19 agosto 2003, n. 12125, *Arch. civ.*, 2004, 835 e in *Arch. giur. circ.*, 2004, 810 e in *Gius.*, 2004, 3, 404 e riportata con diversa massima anche in *Dir. trasp.*, 2004, 280; Trib. Genova 25 maggio 2011, in *Deaprofessionale*; Trib. Bologna 15 marzo 2013, *ibidem*; Trib. Genova 11 marzo 2013, *ibidem*; Trib. Brescia 30 aprile 2016, in *Dir. maritt.*, 2016, 782, con nota di M. NITTO, *Alcune osservazioni sul contratto di spedizione*.

Invero, sebbene l'ordinamento abbia avuto cura di mantenere distinte le due obbligazioni, prevedendo due tipi contrattuali diversi, il legislatore ha tuttavia previsto, con una normativa e con una figura specifica, quella dello spedizioniere-vettore, l'eventuale coincidenza in un unico soggetto delle due obbligazioni. Ai sensi dell'art. 1741 c.c., infatti, 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 ⁽²⁰⁾.

⁽²⁰⁾ Si realizzerebbe in tal modo la c.d. entrata nel contratto dello spedizioniere con il conseguente diritto per lo spedizioniere-vettore al compenso in base ad entrambi i contratti. Sulle differenti posizioni dottrinarie in merito all'eventualità che, in tale fattispecie, lo spedizioniere assuma su di sé anche le obbligazioni derivanti dal contratto di trasporto, o si assista invece ad una trasformazione della figura contrattuale da spedizione a trasporto si vedano tra gli altri: G. FERRI, *Spedizione*, cit., 874; G. MINERVINI, *Il mandato, la commissione, la spedizione*, cit., 151; F. BILE, *Il mandato. La commissione. La spedizione*, cit., 308; A. ASQUINI, *Spedizione (contratto di)*, cit., 1101, S. ZUNARELLI, *La nozione di vettore*, cit., 45; F. CHIOMENTI, *Spedizione (contratto di)*, cit., 312; G. SILINGARDI, *Spedizione*, cit., 123; G. COTTINO, O. CAGNASSO, *Contratti commerciali*, cit., 385; F. GIGLIOTTI, *La spedizione*, in *I contratti di collaborazione*, a cura di P. Sirena, Milano, 2011, 313; V. CUOCCI, *La Spedizione*, in *Commentario Schlesinger*, Milano, 2017, 187; U. LA TORRE, *Il trasporto come fatto e come contratto. Una ricognizione di problemi*, cit., 687, che osserva come la *ratio* dell'art. 1741 c.c. è quella di applicare allo spedizioniere-vettore la disciplina del contratto di trasporto senza sottrarlo alla disciplina del contratto di spedizione; si segnala in proposito Cass. 9 aprile 1999, n. 3468, in *Dir. maritt.*, 2000, 859 ed in *Riv. giur. cir. trasp.*, 2000, 485, con nota di C. POZZI, *Contratto di spedizione e normativa applicabile*, per cui «L'art. 1741 c.c. non sottrae lo spedizioniere-vettore alla disciplina del contratto di spedizione, ma gli riconosce anche i diritti e gli obblighi del vettore, in relazione a quelle fasi della sua attività riconducibili al trasporto in senso stretto». Si riportano, inoltre, in argomento le interessanti motivazioni di Trib. Verona 26 gennaio 2015, in *Dir. maritt.*, 2015, 632: «si discute se, nell'ipotesi in cui lo spedizioniere assuma anche il ruolo di vettore, debba applicarsi solo la disciplina del contratto di trasporto o quella combinata del contratto di spedizione e di trasporto, ma questa contrapposizione si giustifica solo nell'ipotesi in cui lo spedizioniere, dopo la stipulazione del contratto di spedizione, decida di affidare a sé stesso il trasporto, in deroga al divieto di cui all'art. 1395 c.c., mentre nel caso in cui la fattispecie di cui all'art. 1741 c.c. si verifichi originariamente al momento della stipula del contratto di spedizione, l'assunzione dell'incarico di trasporto sin dall'inizio rende del tutto marginale (fino ad annullarla) la figura dello spedizioniere, sicché quest'ultimo diviene soggetto "esclusivamente alle regole del contratto di trasporto" (in questi termini Cass. 2808/05); D) d'altra parte, quand'anche si propendesse per la tesi secondo cui la qualifica di vettore si aggiunge, ma non si sostituisce, alla qualifica di spedizioniere, il rapporto dovrebbe essere ricondotto alla fattispecie del contratto misto, con applicazione della disciplina del trasporto, quale tipo negoziale prevalente, secondo il criterio dell'assorbimento applicabile a tutte le fattispecie di contratto misto». In generale sulla figura dello spedizioniere-vettore si vedano anche, fra gli altri, A. BALDASSARRI, *Della spedizione*, in *Commentario Scialoja-Branca*, a cura di F. Galgano, Bologna-Roma, 1996, 166; S.

Se, dunque, la norma prevede che lo spedizioniere assuma gli obblighi, e, quindi, la responsabilità del vettore, solamente nel caso in cui rivesta la figura di spedizioniere-vettore, ne consegue che qualora questi assuma il semplice obbligo di concludere in nome proprio ma per conto del mittente il contratto di trasporto ai sensi dell'art. 1737 c.c., sullo spedizioniere non potranno farsi gravare gli obblighi che derivano dal contratto di trasporto ⁽²¹⁾.

Se, tuttavia, alla luce delle disposizioni precedenti sembrerebbe facile individuare le figure contrattuali citate, nella prassi dei traffici commerciali può apparire complessa la ricostruzione della reale volontà delle parti circa le prestazioni che lo spedizioniere è chiamato a compiere, e, di conseguenza anche la corretta determinazione dei (differenti) regimi di responsabilità applicabili ⁽²²⁾.

La difficoltà deriva dal fatto che l'art. 1741 c.c. non offre elementi di ausilio per l'interprete nell'individuare quando avvenga l'assunzione da parte dello spedizioniere dell'impegno, sin dall'origine, di eseguire il trasporto in piena autonomia, condotta ritenuta necessaria per potersi parlare di spedizioniere-vettore ⁽²³⁾.

BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 89; E. FOGLIANI, *La spedizione*, in *Dai tipi legali ai modelli sociali della contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo*, a cura di G. Silingardi, A. Antonini, F. Morandi, Milano, 1996, 312; E. FADDA, *Ancora sullo spedizioniere vettore*, nota a United States Court of Appeals – eleventh circuit – 8 agosto 2002, in *Dir. maritt.*, 2004, 620; E. FOGLIANI, *La spedizione*, in *I nuovi contratti nella prassi civile e commerciale*, a cura di P. Cendon, Torino, 2004, 277; E. ROSAFIO, *Il contratto di spedizione*, cit., 336; G. TELLARINI, *La spedizione*, cit., 1242; M. NITTO, *Alcune osservazioni sul contratto di spedizione*, cit., 782; M. TURCI, *A proposito del contratto di spedizione e dei suoi elementi distintivi rispetto al contratto di trasporto*, cit., 146, ai quali si rimanda per gli ulteriori approfondimenti bibliografici in materia.

⁽²¹⁾ Tant'è vero che tra le prestazioni dello spedizioniere non rientra quella di accertarsi dell'avvenuta caricazione delle merci a bordo della nave da parte del vettore, posto che a norma dell'art. 425 c. nav. le operazioni di caricazione devono essere svolte dal vettore: in tal senso M. GRIGOLI, *La spedizione*, cit., 235 e 237, cui si rimanda anche per le osservazioni in ordine ai diversi profili della responsabilità dello spedizioniere.

⁽²²⁾ Confronta in tal senso U. LA TORRE, *Il trasporto come fatto e come contratto. Una ricognizione di problemi*, cit., 687.

⁽²³⁾ Così Cass. 27 settembre 2016, n. 18982, in *Deaprofessionale*, del medesimo tenore Cass. 24 maggio 1993, n. 5823, in *Arch. giur. circ.*, 1993, 879; Trib. Milano 13 novembre 1995, in *Giur. merito*, 1996, 678 con nota di C. BELFIORE, *Sugli atti identificativi dello spedizioniere-vettore*, ed anche in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1996, 544; Cass. 3 marzo 1997, n. 1867, in *Dir. maritt.*, 1998, 391; Cass. 13 agosto 1997, n. 7556, in *Dir. maritt.*, 1998, 406, con nota di A. BOGLIONE, *Spedizioniere e spedizioniere-vettore: la Cassazione rivede, aggiornan-*

A conferma della problematicità in discussione è sufficiente rilevare che neppure la giurisprudenza è giunta ad una soluzione ben precisa, limitandosi ad individuare alcuni indici rilevatori ⁽²⁴⁾.

Un primo elemento, tra i più significativi, che è stato preso in considerazione, sebbene con interpretazione discordante, è quello relativo alla modalità di pattuizione del corrispettivo, con riferimento a quanto previsto dall'art. 1740 c.c.: parte della giurisprudenza ha ritenuto che l'aver ricevuto o concordato un compenso unitario sia un elemento determinante al fine di configurare il contratto come trasporto ⁽²⁵⁾; per un'altra parte ⁽²⁶⁾, invece, il compenso unitario costituirebbe solo un ele-

doli e uniformandoli, i tradizionali criteri distintivi, contribuendo a fare chiarezza in materia, ed in Dir. trasp., 1998, con nota di V. R. CERVELLI, In tema di spedizioniere e vettore, individuazione del vettore marittimo e non applicabilità delle regole dell'Aja all'azione causale; Cass. 6 agosto 2004, n. 15186, in Dir. maritt., 2006, 1170, con nota di R. ABBATE, Spedizione e trasporto: un tema sempre attuale tra vecchie e nuove problematiche.

⁽²⁴⁾ Per alcuni riferimenti bibliografici su tali indici rilevatori si veda U. LA TORRE, *Il trasporto come fatto e come contratto. Una ricognizione di problemi*, cit., 687; A. SPANÒ, *Spedizione, trasporto e responsabilità extracontrattuale del vettore*, in *Dir. trasp.*, 1990, 284; A. LUMINOSO, *Spedizione (contratto di)*, cit., 4; M. RIGUZZI, *Il contratto di trasporto stradale*, cit., 18; S. BUSTI, *Contratto di trasporto terrestre*, cit., 72; A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, 2008, 131; E. ROSAFIO, *Il contratto di spedizione*, cit., 332; G. TELLARINI, *La spedizione*, cit., 1258; M. TURCI, *A proposito del contratto di spedizione e dei suoi elementi distintivi rispetto al contratto di trasporto*, cit., 138; V. CUOCCI, *La spedizione*, in *Commentario Schlesinger*, Milano, 2017, 187; S. CAPOTORTO, *Brevi osservazioni in merito alla distinzione tra contratto di trasporto e contratto di spedizione, alla legittimazione attiva del mittente e alla colpa grave del vettore terrestre con riferimento alla disciplina codicistica e alla CMR*, nota a Trib. Vicenza 10 aprile 2018, in *Dir. maritt.*, 2018, 951; E. ROCCA, E. FADDA, *Lo spedizioniere-vettore: l'assunzione dell'esecuzione del trasporto nella giurisprudenza di merito*, nota ad App. Torino 9 dicembre 2015, *ibidem*, 2017, 183; F. BARISONE, *Le «operazioni accessorie» dello spedizioniere e la sostituzione dello stesso nell'esecuzione delle obbligazioni assunte. Brevi note*, nota a Trib. Venezia 15 settembre 2015, *ibidem*, 2016, 762; Trib. Brescia 30 aprile 2016, cit.

⁽²⁵⁾ Spiegano efficacemente la problematica A. ANTONINI, *Corso di diritto dei trasporti*, cit., 131; E. ROSAFIO, *Il contratto di spedizione*, cit., 332. Hanno ad esempio considerato la pattuizione unitaria del compenso un elemento decisivo per configurare il contratto come trasporto Cass. 28 marzo 1995, n. 3614, cit., per cui «Quando per le prestazioni del mandatario-spedizioniere è previsto un compenso a forfait deve presumersi che il contratto stipulato sia trasporto e non spedizione»; v. anche App. Roma 25 giugno 1991, in *Dir. trasp.*, 1993, 925, con nota di G. LOFFREDA, *Sulla cargoworthiness nel noleggio di aeromobile*.

⁽²⁶⁾ Tra le più esplicite in tal senso si vedano Cass. 3 marzo 1997, n. 1867, cit., secondo la quale «L'intestazione della polizza di carico non è di per sé elemento decisivo per la qualificazione o meno dello spedizioniere come vettore, mentre hanno fondamentale rilievo anche altri elementi, quali l'attribuzione allo spedizioniere di un am-

mento indicativo, ma non decisivo, ai fini della suddetta qualificazione; per un terzo orientamento, infine, tale tariffazione è, al contrario, compatibile con il contratto di spedizione ⁽²⁷⁾.

Parimenti rilevante per dirimere la controversia di cui si discute sembra essere l'emissione di fatture che espongono prestazioni di puro e semplice trasporto, condotta che consentirebbe di ricondurre la fattispecie nell'alveo dell'art. 1678 c.c. ⁽²⁸⁾. Analogamente, l'eccessiva discrezionalità ed autonomia concessa allo spedizioniere nell'individuazione della rotta, del mezzo, delle modalità del trasporto e del vettore cui affidare l'incarico, induce i giudicanti a qualificare in termini di trasporto e non di spedizione il relativo contratto ⁽²⁹⁾. In altre occasioni è stata considerata

plissimo potere discrezionale di scelta (della via, del mezzo e delle modalità del trasporto) e la pattuizione di una retribuzione unitaria e globale, tali da indicare l'assunzione da parte dello spedizioniere dell'obbligo di un risultato finale e unitario di trasporto)» e, nella giurisprudenza di merito, Trib. Genova 11 aprile 2005, in *Dir. trasp.*, 2007, 623 e in *Dir. maritt.*, 2006, 1300, che statuisce che «Assume la veste di vettore lo spedizioniere il quale emette una lettera di vettura e chiede, per le sue prestazioni, un compenso unitario, comprensivo del costo del trasporto per ferrovia». In senso conforme v. anche Cass. 9 novembre 1982, n. 5881, in *Dir. maritt.*, 1984, 1982; Trib. Milano 16 maggio 1988, *ibidem*, 1989, 1099; Cass. 6 marzo 1997, n. 1994, *ibidem*, 1998, 394 ed in *Dir. trasp.*, 1997, 871, con nota di P. COMMELLINI, *Criteri distintivi tra contratto di spedizione e contratto di trasporto*; Cass. 19 agosto 2003, n. 12125, cit.; Trib. Milano 29 aprile 2004, in *Dir. maritt.*, 2006, 1241; Trib. Milano 13 ottobre 2004, *ibidem*, 2006, 1262 con nota di M. MIGLIAROTTI, *Spedizioniere-vettore, normativa applicabile a contratti di trasporto multimodali e deroga alla giurisdizione*; Trib. Bologna 2 dicembre 2015, in *ibidem*, 2017, 208.

⁽²⁷⁾ Così Trib. Bologna 20 febbraio 2012, in *Deaprofessionale*, per cui «La qualificazione del contratto come di spedizione non è di per sé incompatibile con la previsione di un compenso unico forfetario [...]»; in precedenza Trib. Genova 15 novembre 1991, in *Dir. maritt.*, 1993, 120, secondo cui «La assunzione da parte dello spedizioniere della veste di vettore deve formare oggetto di prova rigorosa e non può essere desunta da circostanze quali la pattuizione di un compenso forfetario per le prestazioni dello spedizioniere e l'indicazione in polizza del nominativo dello spedizioniere quale mittente». Più di recente App. Torino 9 dicembre 2015, cit.

⁽²⁸⁾ Trib. Milano 8 ottobre 1990, in *Dir. maritt.*, 1991, 1109 «Nel caso in cui in relazione a un trasporto vengano emesse fatture che espongono prestazioni di puro e semplice trasporto e prestazioni accessorie a questo strettamente collegate, il contratto a cui tali fatture si riferiscono ha natura di contratto di trasporto e non di spedizione».

⁽²⁹⁾ Tra le più esplicite si veda App. Firenze 18 gennaio 2011 «In assenza di contratto scritto, può essere qualificato come vettore e non come mero spedizioniere – con tutte le conseguenze in termini di responsabilità in caso di sottrazione o danneggiamento del carico durante il periodo in cui lo stesso è soggetto alla sua custodia – il soggetto