

Capitolo 6

La nave e l'aeromobile

Sommario

1. Nozione di nave. - 2. Nozione di galleggiante. - 3. Navi maggiori e minori. - 4. Altre distinzioni tra le navi.
5. Nozione di aeromobile. - 6. Aeromobili militari e di Stato.
7. Gli apparecchi per il volo da diporto o sportivo.

1. Nozione di nave

La **nave** è «*qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto o ad altro scopo*» (art. 136).

Si tratta di una nozione assai ampia, che vede il trasporto non nel significato ristretto di trasferimento di persone o di cose ma in quello ben più lato di spostamento in un determinato spazio di un qualsiasi corpo per un qualsiasi scopo. In tal modo, come risulta peraltro evidente dalla lettura della Relazione al codice della navigazione, il trasporto su acqua coincide con la navigazione e la nave può essere definita come mezzo di trasporto per acqua a qualsiasi fine.

Elementi essenziali della nave sono:

- la *galleggiabilità*, ossia l'attitudine a galleggiare;
- la *attitudine alla navigazione*, ossia l'attitudine al trasferimento per acqua.

Le suddette caratteristiche, entrambe dipendenti dai requisiti tecnici della nave, non vanno confuse con il concetto di *navigabilità*, che indica invece la capacità di un mezzo nautico di spostarsi per acqua in condizioni di sicurezza, in relazione allo specifico viaggio che deve essere intrapreso.

Così, dal momento che la destinazione alla navigazione, come sopra evidenziato, deriva dalle caratteristiche costruttive obiettive della nave, essa non viene automaticamente meno quando si verifichi un sinistro, quale un urto che causa una via d'acqua nello scafo, pregiudicandone la navigabilità.

2. Nozione di galleggiante

Per **galleggiante** — secondo la dottrina Scialojana — deve intendersi «qualsiasi costruzione galleggiante e mobile, attinente alla navigazione, destinata ad effettuare **attività ausiliarie** di questa (es.: erezione di opere marittime o fluviali, escavazioni sul fondo marino, estinzione degli incendi, etc.), anche se dotata di autopropulsione». Le *navi*, dunque, sono direttamente destinate alla navigazione e non possono perseguire il loro scopo ultimo senza navigare; i *galleggianti*, invece, sono destinati ad espletare servizi attinenti alla naviga-

zione o al traffico ed utilizzano la navigazione unicamente per spostarsi sul luogo dove debbono operare, mentre (quivi giunti) il loro scopo ultimo viene conseguito senza necessità di navigare.

Tra i **servizi attinenti alla navigazione** SCIALOJA ricomprende:

- l'escavazione dei porti per mantenerne o renderne più profondi i fondali (operata da draghe e barche tramoggia);
- l'estinzione di incendi nei porti (barche pompa);
- i lavori di costruzione di moli e banchine (pontoni);
- i lavori di costruzione e di carenaggio di navi (zattere, bacini galleggianti).

Vengono considerati, invece, **servizi attinenti al traffico**:

- l'ormeggio ed il disormeggio delle navi (pontoni per salpare);
- il movimento ed il deposito delle merci nei porti (chiatte, sandali, bettoline, gru galleggianti).

Un tempo si attribuiva molta importanza alla *distinzione tra navi e galleggianti*, poiché si riteneva che questi ultimi dovessero essere esclusi dalla disciplina del diritto della navigazione.

Il codice attuale, invece, prevede espressamente che le disposizioni riguardanti le navi (in quanto non sia diversamente disposto) si applicano anche «ai **galleggianti mobili** adibiti a qualsiasi servizio attinente alla navigazione o al traffico in acque marittime o interne» (art. 136).

Solo i c.d. «**galleggianti fissi**», pertanto, (es.: bacini di carenaggio, mulini, boe, gavitelli) non si riconnettono direttamente al fenomeno navigatorio, poiché difettano della *destinatio ad navigandum* e la distinzione nave-galleggiante risponde soltanto allo scopo di regolare con una disciplina più complessa il regime di alcuni tipi particolari di imbarcazioni.

Appare opportuno ricordare, da ultimo, che le **piattaforme galleggianti** (di perforazione sottomarina per ricerche petrolifere, oppure adibite al lancio di satelliti o missili) adempiono alla loro funzione quando sono fissate sul fondo del mare ed in tale momento devono ritenersi, conseguentemente, *galleggianti fissi*.

Durante il loro rimorchio, invece, alle stesse si applicano in via analogica le norme concernenti le navi, in considerazione della medesima esposizione ai rischi della navigazione.

3. Navi maggiori e minori

Le navi si distinguono in maggiori e minori:

- **navi maggiori**: sono le **navi alturiere (o d'altura)**, destinate alla navigazione di alto mare (oltre le 20 miglia dalla costa), che abbiano idonee sistemazioni per l'equipaggio e, in relazione al carico, stazza superiore a 10 tonnellate, per le navi a propulsione meccanica, ed a 25 tonnellate, per le navi a vela;
- **navi minori**: sono le **navi costiere**, destinate alla navigazione lungo le coste continentali ed insulari dello Stato, a distanza non superiore alle 20

miglia, e le **navi adibite alla navigazione interna e al servizio marittimo dei porti** (art. 136).

Le *navi minori* possono navigare unicamente entro le 20 miglia dalle coste dello Stato e solo eccezionalmente possono compiere viaggi per l'estero, previa autorizzazione dell'autorità marittima (prevista anche al fine di evitare che il trasferimento all'estero del battello possa ledere gli interessi di coloro che legittimamente vantano diritti su di esso: es. creditori ipotecari).

Le navi minori ed i galleggianti, inoltre, *sono assoggettati ad una disciplina, sotto determinati aspetti, più semplice di quella stabilita per le navi maggiori.*

Essi, ad esempio:

- vengono identificati con un **numero**, invece che col nome (art. 141);
- vengono iscritti in **registri**, anziché in matricole (art. 146);
- sono abilitati alla navigazione con **licenza**, invece che con atto di nazionalità (art. 149);
- devono tenere più semplici documenti di bordo (art. 169).

Distinzioni tra navi

Infine, per essi non è prevista alcuna annotazione sulla licenza di abilitazione della proprietà e degli altri diritti reali, in quanto tale licenza non costituisce documento di pubblicità navale alla stessa stregua dell'atto di nazionalità (art. 250).

4. Altre distinzioni tra le navi

A) Navi mercantili

Nave mercantile è la nave di proprietà privata o pubblica, esercitata da soggetti privati o pubblici per il raggiungimento di uno scopo diverso da quello militare (traffico, pesca, spedizioni scientifiche, diporto, etc.).

Nave militare, invece, è la nave adibita al servizio delle forze armate dello Stato, alle dipendenze di un comandante militare.

Sono considerate militari anche le navi in dotazione all'Arma dei Carabinieri ed al Corpo della Guardia di finanza, nonché quelle assegnate alle Capitanerie di porto per compiti di polizia marittima, assistenza e salvataggio. Devono considerarsi, infine, militari anche le navi di proprietà privata requisite in uso temporaneo ex art. 5 della legge 13-7-1939, n. 1115 ed iscritte nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato.

Le navi militari appartenenti allo Stato vanno annoverate fra i *beni pubblici indisponibili*.

A tutte le navi militari non si applicano, di regola, le norme del diritto della navigazione.

Le *eccezioni* attengono: alla normativa per la prevenzione degli abbordi in mare; a quella concernente lo stazionamento ed il pilotaggio obbligatorio nei

porti; ai c.d. «*rapporti misti*» nei quali siano coinvolte navi mercantili e militari (es. urto, recupero, assistenza e salvataggio), con conseguente applicazione del diritto della navigazione che prevale in quanto diritto speciale.

B) Navi marittime e della navigazione interna

La distinzione tra **navi marittime** e **navi della navigazione interna** viene riferita alla specie di navigazione alla quale le navi medesime sono abitualmente addette, considerando *marittima* la navigazione che si svolge nelle acque del mare ed *interna* quella che si svolge su laghi, fiumi, canali e altre acque interne.

Eccezionalmente, però, viene ritenuta *marittima* la navigazione:

- nelle acque delle lagune di Venezia, Marano e Grado, ad esclusione dei canali e rivi di traffico esclusivamente urbano;
- sul Tevere, nel tratto da Roma (idroscalo dell'Acquacetosa) al mare.

La destinazione ad una delle due specie anzidette di navigazione viene impressa alla nave per effetto dell'atto di iscrizione e, nel caso di *navigazione mista*, si applica il regime normativo previsto in relazione alla destinazione prevalente.

C) Distinzioni secondo l'impiego

Le navi, in relazione al loro impiego, vengono comunemente distinte in:

- navi da traffico (trasporto di persone e cose);
- navi da pesca;
- navi speciali (navi-scuola, navi posacavi, navi per servizi scientifici e di ricerca, rimorchiatori, etc.);
- navi da diporto (scopi sportivi o ricreativi).

Le **unità da diporto** vengono così classificate (art. 3, D.Lgs. 18-7-2005, n. 171):

- **navi da diporto**: ogni unità con scafo di lunghezza superiore a 24 metri, misurata secondo le norme armonizzate EN/ISO/DIS 8666 per la misurazione dei natanti e delle imbarcazioni da diporto;
- **imbarcazioni da diporto**: ogni unità con scafo di lunghezza superiore a 10 metri e fino a 24 metri, misurata secondo le norme armonizzate di cui al punto precedente;
- **natanti da diporto**: ogni unità da diporto a remi, o con scafo di lunghezza pari o inferiore a 10 metri, misurata secondo le norme armonizzate di cui al primo punto.

5. Nozione di aeromobile

Il D.Lgs. n. 96/2005 — corretto ed integrato dal D.Lgs. n. 151/2006 —, ha adottato, per la definizione dell'aeromobile, il **concetto funzionale di destinazione** (come per la definizione di nave) anziché di quello di attitudine, eliminando altresì il riferimento spaziale del trasporto (da un posto ad un altro).

Ai sensi dell'art. 743, per aeromobile si intende pertanto ogni macchina destinata al trasporto di persone o di cose. Sono altresì considerati aeromobili i mezzi aerei a pilotaggio remoto, definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'ENAC e, per quelli militari, dai decreti del Ministero della Difesa.

Le distinzioni degli aeromobili, secondo le loro caratteristiche tecniche e secondo il loro impiego, sono stabilite dall'ENAC con propri regolamenti e, comunque, dalla normativa speciale in materia.

Alla luce della modifica normativa non può, oggi, essere considerato aeromobile un apparecchio atto alla navigazione, ma che non è alla stessa destinato. Per contro, possono ora essere annoverati tra gli aeromobili le macchine a spostamento soltanto verticale, come gli aerostati frenati e i cervi volanti; possono essere considerati aeromobili anche i c.d. apparecchi UAV (*Unmanned aerial vehicle*), ossia i velivoli, ad ala fissa o rotante, senza pilota a bordo, in grado di seguire automaticamente una rotta pianificata pre-programmata ovvero di essere pilotato tramite un sistema a conduzione remota da stazione fissa o mobile (ad esempio, base militare, nave o satellite).

Aeromobili: nozione e distinzioni

È stata, poi, confermata l'esclusione dalla nozione di aeromobile di quegli apparecchi ultraleggeri che risultavano già esclusi dalla legge 25-3-1985, n. 106.

Con riferimento agli aeromobili di Stato, sono stati esclusi dalla categoria quelli destinati alla posta poiché, essendo stato il relativo servizio privatizzato, anche gli aeromobili che lo svolgono devono essere considerati privati.

D'altro canto, sono stati *ex lege* equiparati agli aeromobili di Stato quelli usati da soggetti pubblici o privati, anche occasionalmente, per attività dirette alla tutela della sicurezza nazionale (art. 744).

6. Aeromobili militari e di Stato

A norma dell'art. 745, «sono militari gli aeromobili considerati tali dalle leggi speciali e comunque quelli, progettati dai costruttori secondo caratteristiche costruttive di tipo militare, destinati ad essere utilizzati dalle Forze armate».

Gli aeromobili militari sono ammessi alla navigazione, certificati ed immatricolati nei registri degli aeromobili militari dalla competente Direzione Generale del Ministero della difesa.

La maggioranza degli Autori, in proposito, aveva fatto riferimento all'art. 230 della legge di guerra 8-7-1938, n. 1835, che qualifica come *militare* ogni aeromobile destinato ad uso militare qualora:

- dimostri la qualità militare mediante l'uso legittimo dei segni distintivi adottati, a questo scopo, dallo Stato cui appartiene;

- sia sotto l'autorità diretta, il controllo immediato e la responsabilità dello Stato;
- sia comandato da un militare.

La più recente dottrina (BENTIVOGLIO, FRAGALI, GAETA, MARINO), invece, contesta la correttezza dell'interpretazione correlata ad una legge di guerra (strettamente connessa all'evento bellico) e fa riferimento all'art. 11 del codice penale militare di pace, approvato con R.D. 20-2-1941, n. 303, secondo il quale possono essere qualificati come militari:

- i velivoli che, per le loro caratteristiche tecnico-costruttive, appaiono finalizzati all'effettuazione di operazioni belliche;
- e, in assenza di dette caratteristiche tecnico-costruttive, i velivoli destinati al servizio delle Forze Armate comandati da una persona in servizio militare adibita a questo ufficio.

Alla preposizione di un comandante militare fa esclusivo riferimento, infine, l'art. 4 — ultimo comma — del Regolamento sulla navigazione aerea 11-1-1925, n. 356 (anteriore al codice).

Gli aeromobili militari sono quelli considerati tali dalle leggi speciali e comunque quelli, progettati dai costruttori secondo caratteristiche costruttive di tipo militare, destinati ad uso militare (art. 745).

La definizione di aeromobile militare è offerta, nell'ambito delle leggi speciali, dall'art. 11 del codice penale militare di pace, che qualifica aeromobili militari sia i velivoli che, per loro caratteristiche tecnico-costruttive, sono finalizzati all'effettuazione di operazioni belliche sia, in assenza di tali caratteristiche, i velivoli destinati al servizio delle Forze Armate comandati da una persona in servizio militare.

Essi sono ammessi alla navigazione, certificati ed immatricolati nei registri degli aeromobili militari dal Ministero della difesa.

Gli aeromobili militari fanno parte degli aeromobili di Stato, insieme a quelli, di proprietà dello Stato stesso, impiegati in servizi istituzionali delle Forze di Polizia dello Stato, della Dogana, del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, del Dipartimento della protezione civile o in altro servizio dello Stato (art. 744).

Tutti gli altri aeromobili sono considerati privati.

Sono equiparati agli aeromobili di Stato quelli utilizzati da soggetti pubblici o privati, anche occasionalmente, per le attività dirette alla tutela della sicurezza nazionale (art. 744 u.c.).

Salvo che non sia diversamente stabilito da convenzioni internazionali, agli effetti della navigazione aerea internazionale **sono considerati privati** anche gli aeromobili di Stato, ad eccezione di quelli militari, di dogana, di polizia e del Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco.

L'equiparazione deve non riguardare, pertanto, le attività commerciali.

Salvo quanto disposto dall'art. 744 u.c., il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può, con proprio provvedimento, equiparare agli aeromobili di Stato quegli aeromobili che, pur appartenendo a privati ed essendo da questi esercitati, siano adibiti ad un servizio di Stato di carattere non commerciale.

Il provvedimento stabilisce limiti e modalità dell'equiparazione ed indica la categoria di aeromobile di Stato cui essa si riferisce, con la conseguente applicabilità delle relative disposizioni, oltre alle altre indicate nel provvedimento medesimo. Con D.P.C.M. 23-1-2008 sono stati stabiliti i criteri e le modalità per l'attribuzione della qualifica di volo di Stato all'attività di volo esercitata nell'interesse delle autorità e delle istituzioni pubbliche.

Infine si rammenta che, salvo diversa disposizione, le norme del codice della navigazione non si applicano agli aeromobili militari, di dogana, delle Forze di Polizia dello Stato e del Corpo dei Vigili del Fuoco, nonché agli aeromobili di cui al comma 4 dell'art. 744.

Le norme del codice della navigazione, inoltre — salvo diversa specifica disposizione — non si applicano al personale, ai mezzi, agli impianti ed alle infrastrutture appartenenti al Ministero della difesa ed agli altri Ministeri che impiegano aeromobili di Stato di loro proprietà (art. 748 u.c.).

Apparecchi VDS

7. Gli apparecchi per il volo da diporto o sportivo

Il **D.P.R. 9-7-2010, n. 133**, reca il nuovo Regolamento di attuazione della legge 25-3-1985, n. 106, concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo. L'emanazione di tale regolamento è derivata dalla necessità di sostituire la disciplina di cui al D.P.R. 5-8-1988, n. 404, divenuta obsoleta in ragione dei progressi tecnologici intervenuti nel mondo aeronautico e del mutato quadro normativo.

Il nuovo regolamento si applica a tutti gli «apparecchi VDS» individuati nell'allegato alla legge n. 106/85 operanti sul territorio nazionale, intendendosi con la locuzione «apparecchi VDS» i mezzi con motore impiegati per il volo da diporto o sportivo aventi le caratteristiche tecniche di cui all'allegato alla citata legge n. 106/85.

Il **decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 22-11-2010** ha sostituito il testo dell'allegato unico annesso alla legge n. 106/85 individuando le caratteristiche degli apparecchi per il volo da diporto o sportivo come segue:

- 1) Struttura monoposto, priva di motore, con una massa a vuoto non superiore a 80 kg.
- 2) Struttura biposto, priva di motore, con una massa a vuoto non superiore a 100 kg.
- 3) Struttura monoposto, provvista di motore, avente le seguenti caratteristiche:
 - a) massa massima al decollo non superiore a 300 kg;
 - b) massa massima al decollo non superiore a 315 kg, se dotati di sistema di recupero totale con paracadute montato sulla cellula;

- c) massa massima al decollo non superiore a 330 kg per gli apparecchi VDS ad ala fissa, anfibi o idrovolanti, ed elicotteri con galleggianti;
 - d) velocità di stallo o velocità minima in volo stazionario in configurazione di atterraggio non superiore a 35 nodi di velocità calibrata per gli apparecchi VDS ad ala fissa.
- 4) Struttura biposto, provvista di motore, avente le seguenti caratteristiche:
- a) massa massima al decollo non superiore a 450 kg;
 - b) massa massima al decollo non superiore a 472,5 kg, se provvisti di sistema di recupero totale con paracadute montato sulla cellula;
 - c) massa massima al decollo non superiore a 495 kg per gli apparecchi VDS ad ala fissa, anfibi o idrovolanti, ed elicotteri con galleggianti, purché, senza galleggiante installato, rispettino la massa massima di cui alla lettera a);
 - d) velocità di stallo o velocità minima in volo stazionario in configurazione di atterraggio non superiore a 35 nodi di velocità calibrata per gli apparecchi VDS ad ala fissa.
- 5) Autogiro monoposto e biposto aventi le seguenti caratteristiche:
- a) massa massima al decollo non superiore a 560 kg.

Capitolo 15

Gli intermediari nelle operazioni commerciali marittime

Sommario

1. Gli intermediari delle operazioni del commercio marittimo: generalità. - 2. La figura dello spedizioniere.
3. L'operatore di logistica. - 4. Il mediatore marittimo (broker).

1. Gli intermediari delle operazioni del commercio marittimo: generalità

La progressiva complessità delle attività marittime ha comportato l'ingresso sulla scena commerciale di varie figure che, specie nell'ambito dei servizi di trasporto, gestiscono i rapporti tra chi offre e chi fruisce di tali servizi.

Questi soggetti si pongono, in sostanza, quali veri e propri intermediari, ormai tipizzati dalla prassi mercantile; si tratta essenzialmente dello **spedizioniere**, dell'**operatore di logistica** e del **broker**.

L'esercizio delle attività sopra citate è soggetto alla presentazione della *segnalazione certificata di inizio attività (SCIA)*, a seguito della quale l'amministrazione competente avvia specifici controlli finalizzati all'accertamento della effettiva sussistenza dei requisiti e dei presupposti di legge.

La regolamentazione di queste attività prevede, infine, la formazione di **tariffe** che contemplano limiti minimi e massimi nella determinazione del corrispettivo dovuto dal fruitore del servizio; in tale ambito, le associazioni di categoria rivestono un ruolo di rilievo.

2. La figura dello spedizioniere

A differenza del raccomandatario, che può definirsi come ausiliario dell'armatore, lo **spedizioniere** è un ausiliario dei fruitori dei servizi di trasporto, ossia dei soggetti interessati alla consegna della merce trasportata.

Si tratta di soggetti — esportatori o importatori di merci — che, non avendo le capacità organizzative ed il know-how per provvedere direttamente alla ricerca sul mercato ed alla conclusione di contratti di trasporto strumentali alla propria attività imprenditoriale, fanno ricorso allo spedizioniere.

L'attività in esame è disciplinata dall'art. 1737 (sino all'art. 1741) cod. civ., che definisce il contratto di spedizione *il 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*.

Per *accessorie* devono intendersi tutte quelle operazioni che si ricollegano, con un rapporto di accessorietà, al contratto di trasporto; in esse devono ricomprendersi, quindi, tutte le operazioni che il mandante dovrebbe compiere se, invece di affidarsi ad uno spedizioniere, curasse egli stesso la spedizione della propria merce e, cioè, il deposito della stessa nei magazzini in attesa di essere caricata, le pratiche doganali anche ai fini di cui all'art. 426, la consegna della merce al vettore e gli altri eventuali adempimenti amministrativi.

A differenza, pertanto, di quanto visto per il raccomandatario, si è in presenza di un **mandato senza rappresentanza** (sostanziale e processuale), cui sono applicabili le norme speciali dettate dagli artt. da 1737 a 1741 cod. civ. e quelle generali in termini di mandato, in quanto non derogate da tali norme speciali. Poiché la nozione che il codice civile dà dello spedizioniere, come sopra detto, è quella di mandatario senza rappresentanza, lo stesso deve necessariamente concludere il contratto di trasporto in nome proprio e per conto altrui; se concludesse il contratto in nome e per conto del mittente, non si avrebbe più un contratto di spedizione, ma un normale contratto di mandato con rappresentanza (Cass. Civ., Sez. III, 6-8-2004, n. 15186).

In particolare sono applicabili:

- **l'art. 1705 cod. civ.**, a mente del quale il mandatario che agisce a proprio nome acquista i diritti ed assume gli obblighi derivanti dagli atti compiuti con i terzi, salva la facoltà del mandante di sostituirsi al mandatario ed esercitare direttamente nei confronti dei terzi i diritti di credito derivanti dall'esecuzione del mandato;
- **l'art. 1710 cod. civ.** in tema di diligenza del mandatario. Tale disposizione ha funzione integratrice dell'art. 1739 cod. civ. il quale dispone che, nella scelta della via, del mezzo e delle modalità di trasporto della merce, lo spedizioniere deve osservare le istruzioni del committente e, in mancanza, operare secondo il migliore interesse del medesimo.
Lo spedizioniere assume, strumentalmente all'obbligo di concludere il contratto di trasporto, anche l'obbligo di scegliere il vettore più adatto in relazione alle esigenze del committente, oltre agli obblighi sopra descritti (determinazione della via, del mezzo e delle modalità per far giungere le cose al luogo di destinazione indicato dal committente).
Pertanto, lo spedizioniere risponde contrattualmente dei danni derivati al suo committente dalle scelte da lui compiute, quando dette scelte, consigli, informazioni attive od omissive si discostino dalla diligenza prescritta dall'art. 1176, comma 2, del codice civile.
Ne consegue che rientra nelle obbligazioni tipiche dello spedizioniere quella di cercare i soggetti più adatti al compimento di prestazioni utili al raggiungimento dei fini del committente, di modo che gli può essere ascritta una **culpa in eligendo** (Tribunale Napoli, 3-11-2004);
- **l'art. 1711 cod. civ.**, riguardante i limiti entro i quali il mandatario può discostarsi dalle istruzioni ricevute;

- **l'art. 1715 cod. civ.**, ai sensi del quale il mandatario non risponde dell'inadempimento dei terzi, salvo che ne conoscesse l'insolvenza;
- **l'art. 1717 cod. civ.** in tema di sostituzione nel mandato;
- **l'art. 1719 cod. civ.**, che sancisce l'obbligo in capo al mandante di fornire al mandatario i mezzi necessari per l'esecuzione del mandato e per l'adempimento delle obbligazioni assunte in proprio dal mandatario.

A seguito della soppressione dell'elenco di cui all'art. 2 della legge 14-11-1941, n. 1442, l'attività è soggetta alla presentazione SCIA alla Camera di Commercio per il tramite dello sportello unico del Comune competente per territorio, corredata delle autocertificazioni e delle certificazioni attestanti il possesso dei requisiti prescritti.

La Camera di Commercio verifica il possesso dei requisiti da parte degli esercenti e iscrive i relativi dati nel registro delle imprese, se l'attività è svolta in forma di impresa, ovvero nel repertorio delle notizie economiche e amministrative (REA), assegnando ad essi la relativa qualifica.

Dall'attività dello spedizioniere come sopra descritta (artt. 1737-1741 cod. civ.) va tenuta distinta quella dello **spedizioniere doganale**, concernente l'espletamento delle operazioni doganali per conto dell'esportatore o importatore delle merci. Detta attività è disciplinata dalla L. n. 1612/1960.

3. L'operatore di logistica

L'attività degli spedizionieri si è estesa, di recente, sino al punto di offrire alla clientela l'ampia gamma di attività riguardante la c.d. *logistica*.

In altri termini, attraverso un apposito **contratto di logistica**, lo spedizioniere compie una serie di attività allo scopo di garantire la **corretta e tempestiva consegna della merce al luogo di destinazione** dopo averla presa in carico da parte del committente.

Tali attività, dette *servizi di logistica*, includono — oltre all'attività di trasporto e deposito — la raccolta degli ordini, la pesatura, misurazione, etichettatura, imballaggio e containerizzazione delle merci, assicurazione delle stesse, il disbrigo delle pratiche doganali e la riscossione del prezzo in occasione della consegna.

I contratti di logistica non sono contratti «rigidi» (nella determinazione delle prestazioni), ma sono modellati in funzione delle specifiche esigenze e delle caratteristiche della struttura aziendale del committente: proprio in funzione di queste caratteristiche varia, infatti, la definizione delle prestazioni che l'operatore si impegna a fornire.

L'impossibilità di predeterminare secondo uno schema standardizzato le prestazioni oggetto dei contratti di logistica e, in particolare, l'eterogeneità delle medesime, rendono alquanto difficoltosa la ricostruzione della disciplina di tali contratti.

4. Il mediatore marittimo (broker)

Il **mediatore marittimo** (broker) si trova in una posizione di terzietà rispetto alle parti contraenti e tale circostanza lo differenzia nettamente sia dal raccomandatario che dallo spedizioniere.

Ai sensi dell'art. 1754 cod. civ., *è mediatore colui che mette in relazione due o più parti per la conclusione di un affare, senza essere legato ad alcuna di esse da rapporti di collaborazione, di dipendenza o di rappresentanza.*

Tale rapporto può sussistere anche a prescindere da un espresso conferimento, a condizione che vi sia una effettiva ed imparziale interposizione del mediatore tra le parti dell'affare, che si concreti in una attività diretta a favorirne la conclusione e che sia stata accettata anche tacitamente tra le parti.

L'art. 1759 cod. civ. impone al mediatore l'obbligo di comunicare alle parti le circostanze a lui note, relative alla valutazione ed alla sicurezza dell'affare, che possano influire sulla conclusione dello stesso.

Tale obbligo, per orientamento della giurisprudenza, si estende alle circostanze che, pur non conosciute dal mediatore, lo stesso avrebbe dovuto conoscere per espresso incarico del cliente od in quanto rientranti nel contenuto della prestazione ordinaria del mediatore, come anche alle circostanze delle quali lo stesso abbia soltanto avuto notizia, senza averle direttamente accertate.

Da un punto di vista pratico, l'ipotesi più importante di responsabilità del broker per inadempimento dell'obbligo di informazione in merito alla sicurezza dell'affare è quello relativo all'insolvenza di una delle parti del contratto.

L'esercizio professionale della mediazione nei contratti di costruzione, compravendita, locazione, noleggio di navi e nei contratti di trasporto marittimo di cose è soggetto a SCIA da presentare alla Camera di Commercio per il tramite dello sportello unico del Comune competente per territorio, corredata delle autocertificazioni e delle certificazioni attestanti il possesso dei requisiti prescritti (art. 75 D.Lgs. n. 59/2010).

La presentazione della SCIA consente l'esercizio dell'attività in tutto il territorio italiano.

La figura del mediatore per le unità da diporto è regolata dal D.Lgs. n. 171/2005 (artt. 50 e 51), attese le differenze sostanziali legate ai diversi compiti svolti rispetto alla figura disciplinata dalla L. n. 478/1968.