



FEDERAZIONE NAZIONALE IMPRESE
DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI




Guida pratica alla redazione delle Condizioni generali di spedizione



I QUADERNI DI
FEDESPEDI





Guida pratica alla redazione delle Condizioni generali di spedizione

a cura di **Legal Advisory Body di FEDESPEDI**

 I QUADERNI DI
FEDESPEDI



FEDERAZIONE NAZIONALE IMPRESE
DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

Via E. Cornalia, 19 - 20124 Milano
+39 02 671541
fedespedi@fedespedi.it
www.fedespedi.it



AVVERTENZA PER I LETTORI:

I contenuti della seguente guida sono aggiornati al 19/07/2025. Trattandosi di una materia soggetta a frequenti periodiche revisioni da parte del legislatore, suggeriamo ai lettori di verificare, al momento della consultazione del presente quaderno, che non siano nel frattempo intervenute delle modifiche in sede normativa.

Milano, settembre 2025

Divieto di utilizzo e riproduzione a norma di legge.

Sommario

Prefazione	4
Nota Tecnica	6
Nota Metodologica	9
01 Ambito di Applicazione	14
02 Definizioni	15
03 Assunzione/accettazione degli incarichi di spedizione	18
04 Assicurazione	20
05 Termini di consegna	21
06 Corrispettivi, Anticipi, Diritto di ritenzione	22
07 Obblighi a carico delle parti e relative responsabilità	25
08 Forza maggiore	28
09 Reclami	29
10 Legge applicabile	29
 ENGLISH Version Summary	35

Dedication



Ciro Spinelli

Presidente Legal Advisory Body e
Vicepresidente FEDESPEDI Mandato 2022/2025



Debora Schisano

Presidente Legal Advisory Body e
Vicepresidente FEDESPEDI



Prefazione

Cari tutti,
converrete con noi che in periodi come questi di profondo cambiamento, turbolenza geopolitica e instabilità dei mercati globali, gli elementi chiave che le Società operanti nel settore del *Freight Forwarding* dovrebbero includere nei piani strategici o piani per la gestione del day-by-day, sono, oltre che la flessibilità e l'adattabilità per accogliere il nuovo e la resilienza per affrontare e superare le avversità trasformandole in opportunità, anche un **aggiornamento costante della proprie discipline aziendali, intese come linee guida per affrontare al meglio il presente ed il futuro.**

All'interno della disciplina aziendale uno dei pilastri essenziali è sicuramente rappresentato dagli strumenti utilizzati dalle Società per interfacciarsi con i mercati di riferimento, negoziare i contratti di Forwarding ed obbligazioni ancillari e ciò alla luce della vigente normativa nazionale ed internazionale.

Consideriamo che le presenti linee guida di Fedespedit per la redazione di condizioni contrattuali di *forwarding* elaborate dal LAB sono da intendersi un piccolo utile contributo volto a fornire ai Freight forwarders un quadro chiaro e completo del contesto normativo in cui operano e della disciplina applicabile, che possa dotarli al contempo degli strumenti per regolare in modo più consapevole i rapporti contrattuali con le loro controparti, garantendo i loro interessi e riducendo al contempo il rischio di controversie.

In tal senso, ogni *Freight Forwarder* se vorrà potrà utilizzare le linee guida di Fedespedit come mappa concettuale utile a redigere le proprie personali condizioni generali di servizio consentendo di migliorare la qualità delle proprie decisioni e consapevolezza nella gestione del business.

Buona lettura.
Cordialità.



Avv. Prof. Enrico Righetti
Studio Legale Righetti Ravera Girelli

Nota Tecnica

Nota Tecnica

L'iniziativa di FEDESPEDI di approntare un manuale con delle Linee Guida volte ad assistere gli associati nel predisporre un *framework* di proprie **Condizioni Generali di Spedizione** è assai meritevole e di indubbia utilità sul piano giuridico.

Ma, quali sono i motivi per cui uno Spedizioniere dovrebbe dotarsene?

Un motivo certamente valido emerge sicuramente dalla constatazione della cruda realtà della prassi dei rapporti contrattuali che spesso vedono lo Spedizioniere *“stretto fra l'incudine e il martello”* - rispettivamente rappresentati, in senso ovviamente figurato, dai propri mandanti e dai vettori con i quali conclude i relativi contratti di trasporto - nel senso che, in tali eventualità, egli rischia di non poter beneficiare di condizioni normative o contrattuali c.d. *“back to back”*. Infatti, da un lato, lo Spedizioniere può essere costretto ad accettare le condizioni generali di contratto unilateralmente predisposte e imposte dai suoi mandanti che spesso prevedono un aggravio di adempimenti e responsabilità a suo carico, mentre, dall'altro lato, si vede regolarmente opporre - in particolare nei traffici marittimi, aerei o ferroviari - le specifiche condizioni generali (c.d. *General Terms and Conditions*) anche queste predisposte unilateralmente, e in maniera sostanzialmente standard, dai vari vettori marittimi, aerei o ferroviari e, di regola, prestampate sul retro dei relativi documenti di trasporto (*bills of lading, airwaybills, lettere di vettura ferroviaria*)

che normalmente contengono clausole di esenzioni o limitazioni di responsabilità a favore dello stesso vettore.

In quest'ottica, lo Spedizioniere può, a sua volta, sentirsi stimolato a dotarsi di sue specifiche Condizioni Generali di Spedizione dalla facoltà che gli è concessa, ogni qualvolta negozia e conclude un mandato di spedizione con i suoi clienti, di utilmente adottare quegli accorgimenti e quelle cautele (*le c.d. "best practices"*) che gli consentiranno, per quanto possibile, di implementare i suoi diritti e, correlativamente, evitare o quanto meno ridurre le sue responsabilità.

In primo luogo, è certamente consigliabile che lo Spedizioniere si premuri di individuare in quale veste egli agisce contrattualmente - ossia se in quella di "spedizioniere puro" (art. 1737 c.c.) oppure di "spedizioniere-vettore" (art. 1741 c.c.) e, inoltre, se quale mandatario con o senza rappresentanza (art. 1737 c.c.) - e così anche il regime di responsabilità correlativamente applicabile alle specifiche spedizioni che gli vengono affidate.

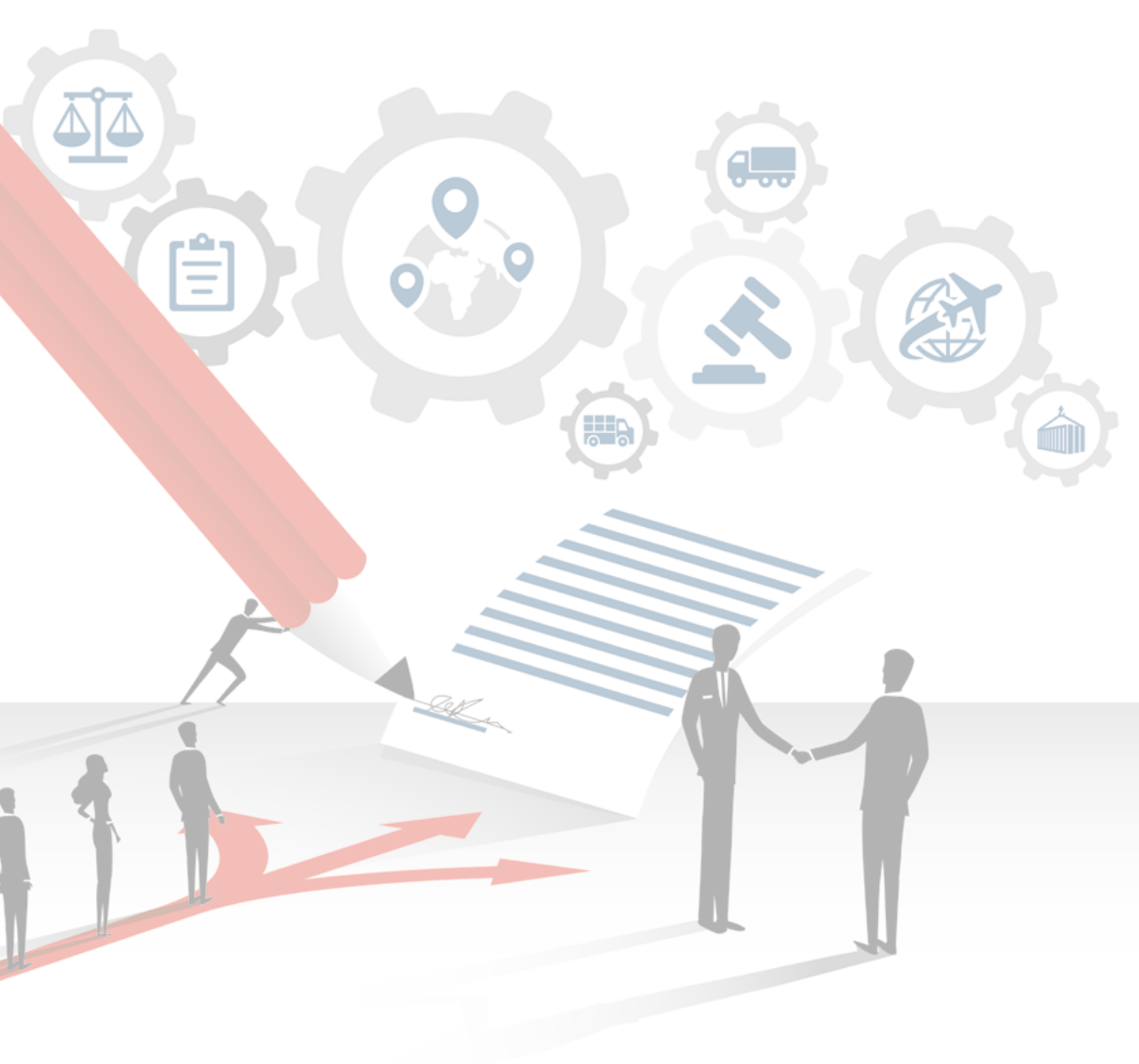
Inoltre, lo scopo primario di alcune condizioni suggerite in queste Linee Guida consiste nel meglio disciplinare i termini del servizio offerto dallo Spedizioniere e gli obblighi del mandante riguardo al pagamento dei corrispettivi dovuti nonché al rimborso delle spese sostenute e anche degli extra-costi maturati (si pensi, ad esempio, alle *demurrages* o *port storages* di containers, alle *congestion fees*, agli indennizzi agli autotrasportatori per il superamento dei tempi di attesa al carico o scarico, ecc.).

Ancora, varie clausole di cui si consiglia l'adozione sempre in queste Linee Guida hanno come fine quello di meglio

delineare o chiarire la portata degli obblighi e delle correlate responsabilità dello Spedizioniere rispetto a determinate situazioni: ad esempio, in materia di assicurazione danni alla merce, termini di consegna, eventi di forza maggiore, ecc.

Beninteso, al fine di rendere tali Condizioni Generali di Spedizione pienamente opponibili, l'*optimum* vorrebbe che lo Spedizioniere riuscisse a farsele firmare dal suo cliente in occasione della conclusione di ogni mandato di spedizione. Ciò anche per fargli espressamente accettare eventuali clausole che potrebbero essere considerate come "vessatorie" e che, ai sensi degli artt. 1341 - 1342 c.c., richiederebbero una "*specificca approvazione per iscritto*": quali, ad esempio, quelle che prevedono esenzioni o limitazioni di responsabilità oppure quelle attributive di una competenza esclusiva ad un determinato foro.

Peraltro, è fatto notorio che il più delle volte questo non è possibile. Sarebbe allora consigliabile che, al momento della negoziazione del contratto o dell'invio della sua quotazione, lo Spedizioniere le alleggi o, meglio, le trascriva contestualmente in calce alla stessa quotazione, magari precisando anche che l'affidamento dell'incarico da parte del cliente - anche per fatti concludenti quali la consegna della merce - comporterà l'accettazione da parte dello stesso cliente delle medesime Condizioni Generali. Sotto questo profilo, si ricorda che l'art. 1341, 1° comma, c.c. prevede che "*Le condizioni generali di contratto predisposte da uno dei contraenti sono efficaci nei confronti dell'altro, se al momento della conclusione del contratto questi le ha conosciute o avrebbe dovuto conoscerle usando l'ordinaria diligenza*".





NOTA METODOLOGICA

NOTA





NOTA METODOLOGICA

Il presente documento intende proporsi come una Guida ad uso delle Imprese di Spedizione per la redazione delle Condizioni Generali di Contratto di Spedizione e non costituisce, né vuole essere, un testo definitivo di immediata applicazione e uso da parte delle Aziende Associate.

In tal senso è richiesto un lavoro di approfondimento da parte di ciascuna Società volto a redigere le proprie Condizioni Generali che più rispondano alla specifica realtà di ciascuna azienda associata.

La Guida fornisce, per i principali aspetti del rapporto contrattuale con i clienti, esempi di “clausole-tipo” corredate da istruzioni per la loro redazione e adattamento.



Le Condizioni Generali, solitamente, disciplinano alcuni aspetti principali del rapporto contrattuale con i clienti tra i quali, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, i seguenti:


- 1. AMBITO DI APPLICAZIONE**
- 2. DEFINIZIONI**
- 3. ASSUNZIONE / ACCETTAZIONE DEGLI INCARICHI DI SPEDIZIONE**
- 4. ASSICURAZIONE**
- 5. TERMINI DI CONSEGNA**
- 6. CORRISPETTIVI, ANTICIPI, DIRITTO DI RITENZIONE**
- 7. OBBLIGHI A CARICO DELLE PARTI E RELATIVE RESPONSABILITÀ**
- 8. FORZA MAGGIORE**
- 9. RECLAMI**
- 10. LEGGE APPLICABILE**

Ulteriori clausole possono essere inserite in base alle esigenze negoziali e/o operative quali, a titolo esemplificativo ma non esaustivo:

- Indicazione dell'adozione di un sistema di gestione e controllo ai sensi del D.Lgs. 231/2001 e rispetto delle norme discendenti (i codici di condotta)
- Dichiarazione di conformità a sistemi di antibribery e anticorruption
- Privacy/data protection
- ESG
- Export Control & Sanction (trade law)
- Ulteriori servizi ancillari al mero trasporto merci su richiesta del Mandante
- Deposito doganale fiscale
- Servizio di deposito¹
- Solas VGM
- Fumigazione containers e merci
- Foro esclusivamente competente.

¹ Da non confondersi con la sosta tecnica necessaria per il re-instradamento delle spedizioni.





Guida pratica
alla redazione
delle Condizioni
generali
di spedizione

GUIDA





1. AMBITO DI APPLICAZIONE

- Nel presente paragrafo si indica e si declina l'ambito di applicazione delle proprie Condizioni Generali, procedendo altresì all'individuazione delle parti e dei servizi oggetto del contratto che si andrà a stipulare.



Esempio di clausola

Ambito di applicazione

Le presenti Condizioni Generali di Spedizione (di seguito definite “CGS” o “Terms & Conditions” - T&C) disciplinano e regolamentano in via esclusiva - salvo diverso accordo scritto tra le Parti - tutti i Servizi di Spedizione (“Servizi”) resi da parte della società **[inserire i dati: denominazione, C.F. / P.IVA, sede legale]** (“Spedizioniere”) in favore e su Mandato del Cliente (“Cliente” o “Mandante”) **[inserire i dati: denominazione, C.F. / P.IVA, sede legale]**.

Il Cliente accetta espressamente che le presenti Condizioni Generali trovino piena ed incondizionata applicazione a tutti i vigenti e futuri rapporti contrattuali con lo Spedizioniere, nonché a tutte le azioni e reclami, anche di natura extracontrattuale, che dovesse promuovere nei confronti di quest'ultimo.

- È opportuno, inoltre, specificare che eventuali Condizioni Generali predisposte unilateralmente dal cliente non troveranno applicazione, salva diversa pattuizione tra le parti, e che ogni eventuale modifica delle presenti Condizioni Generali sarà valida ed efficace solo qualora espressamente concordata per iscritto tra le parti (cliente e spedizioniere).



Esempio di clausola

Salva diversa e specifica pattuizione tra le Parti, le eventuali condizioni generali predisposte dal Cliente non potranno applicarsi ai rapporti contrattuali relativi ai Servizi di Spedizione affidati dal Cliente allo Spedizioniere.

Inoltre, ogni eventuale modifica delle presenti Condizioni Generali sarà valida ed efficace solo qualora espressamente concordata per iscritto tra le Parti.

2. DEFINIZIONI

- Con tale paragrafo si possono fornire le definizioni dei principali termini utilizzati nelle Condizioni Generali che risulteranno applicabili tra le parti.



Esempio di clausola

Definizioni

In aggiunta ai termini ed alle espressioni altrove definiti nelle presenti Condizioni Generali, i termini e le espressioni indicati con lettera maiuscola avranno il significato specifico qui di seguito attribuito. I termini e le espressioni definiti al plurale si intendono riferiti anche al singolare e viceversa.

- SPEDIZIONIERE O SPEDIZIONIERE-VETTORE:** *[N.d.R. In merito a tali definizioni si rinvia all'approfondimento nel paragrafo che segue].*
- MANDANTE / CLIENTE:** si intende il Mandante della Spedizione, ovvero sia il soggetto che conferisce allo Spedizioniere il Mandato, con rappresentanza o senza rappresentanza, di spedizione, ai sensi e agli effetti dell'art. 1737 cod. civ., oppure di Spedizione-Trasporto, ai sensi e agli effetti dell'art. 1741 cod. civ.
- MANDATO O ORDINE DI SPEDIZIONE / SPEDIZIONE-TRASPORTO:** si intende l'ordine e/o richiesta con cui il Cliente richiede allo Spedizioniere o allo Spedizioniere-Vettore di procedere alla stipulazione con uno o più Vettori, in nome proprio e per conto del Cliente, oppure, qualora lo Spedizioniere spenda il nome del Mandante (ad esempio, facendolo indicare come Mittente nel documento di trasporto), in nome e per conto del Cliente, di uno o più contratti di trasporto - unimodale, multimodale o intermodale - di Merce via mare, aereo, strada, rotaia, fluviale e/o per il compimento di una o più operazioni accessorie aventi ad oggetto la Merce stessa. Il Mandato, se non diversamente specificato per iscritto dal Cliente, si intende conferito senza rappresentanza (ossia lo Spedizioniere agisce in nome suo e per conto del Cliente).
- OPERAZIONI ACCESSORIE:** si intendono le attività diverse dal trasporto della Merce caratterizzate da una connessione funzionale rispetto all'assunzione delle spedizioni quali, a mero titolo esemplificativo, le attività doganali import/export, il deposito temporaneo della Merce in transito oppure prima dell'inizio o dopo la conclusione del trasporto (c.d. "Sosta tecnica"), la stipula di coperture assicurative danni alla Merce per conto del cliente, le attività d'imballaggio, fissaggio, fardaggio, rizzaggio, ecc. della Merce, gli atti amministrativi, i servizi operativi di fumigazione o di pesatura container (ai sensi della normativa VGM SOLAS), ecc.





- e) **VETTORE**: si intende il soggetto che esegue materialmente o assume l'esecuzione del trasporto e che, in quanto emittente o firmatario di un documento di trasporto, è parte di un contratto di trasporto di merci.
- f) **MITTENTE**: si intende il soggetto che risulta lo Speditore e/o Caricatore (*shipper*) della Merce nel documento di trasporto.
- g) **RICEVITORE**: si intende il soggetto che risulta il ricevitore della Merce nel documento di trasporto.
- h) **DESTINATARIO**: si intende il soggetto che, pur non risultando Ricevitore della Merce nel documento di trasporto, è il destinatario finale della medesima
- i) **CARICATORE**: si intende il soggetto, anche diverso dal Mittente, che consegna la merce al Vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto.
- j) **MERCE**: si intende il(i) bene(i) oggetto del trasporto identificati nella quantità, qualità, peso, tipologia ecc. nel Mandato o nell'Ordine di Spedizione e che viaggia(no) accompagnata(e) da un documento di trasporto (ad esempio: AWB, B/L, RWB, CMR, DDT, ecc.).
- k) **SOSTA TECNICA**: si intende la sosta della Merce in un'area di stoccaggio, o in un deposito o terminal o in un'altra area di ricovero, per esigenze connesse all'esecuzione o prosecuzione della Spedizione o Spedizione-Trasporto (re-instradamento della spedizione / *cross docking, groupage / degroupage*, ecc.), o comunque legate alla necessità di custodire temporaneamente la merce nel corso del trasporto o in attesa che si proceda alla consegna al Vettore quale esecutore materiale del servizio di trasporto o al Destinatario finale della spedizione.
- l) **OFFERTA O QUOTAZIONE**: si intende la proposta, dettagliata o anche a forfait, che lo Spedizioniere o Spedizioniere-Vettore formula al proprio Mandante relativamente alla sua retribuzione per l'attività svolta, al rimborso delle spese anticipate e ai compensi per le prestazioni accessorie da esso eseguite.
- m) **MERCE PERICOLOSA**: si intende tutta quella tipologia merceologica regolata da normativa speciale quale: IATA, IMO, ICAO, ADR, ecc.
- n) **LUOGO DI CARICO O DI SCARICO**: si intendono, rispettivamente, il luogo ove il Vettore provvede al ritiro della Merce e il luogo dove la medesima viene riconsegnata, così come identificati nel documento di trasporto.
- o) **TRANSIT TIME**: si intende il periodo meramente indicativo di durata del trasporto, dalla presa in consegna della Merce in partenza alla sua riconsegna al Ricevitore / Destinatario finale.
- p) **PARTI**: si intendono lo Spedizioniere o lo Spedizioniere-Vettore e il Mandante/ Cliente.

Nel definire lo “Spedizionario” è comunque possibile specificare sin da subito se, nell’esecuzione dei propri servizi di spedizione, questi intenda assumere la qualità di **Spedizionario puro** ai sensi dell’art. 1737 cod. civ. – nel qual caso si obbligherebbe alla mera conclusione di contratti di trasporto, senza garantire l’esecuzione degli stessi e rispondendo, di regola, solo per mala gestio o mala electio – oppure di **Spedizionario-Vettore** ex art. 1741 cod. civ. – nel qual caso si assumerebbe altresì l’obbligo di eseguire in tutto o in parte, con mezzi propri o altrui, il trasporto rispondendone nei limiti della normativa nazionale vigente, ai sensi dell’art. 1696 cod. civ., o delle convenzioni internazionali di volta in volta applicabili.

Qualora si scelga di specificare che si agirà esclusivamente nella veste di **Spedizionario puro**, occorrerà prestare molta attenzione affinché nessun altro documento e/o documentazione emessa dallo Spedizionario sia in contrasto con detta qualifica².



Esempio di clausola

- a) **SPEDIZIONIERE**: si intende la Società [.....], ovvero sia il soggetto a cui il Mandante conferisce il Mandato, con rappresentanza o senza rappresentanza, di Spedizione, la quale sin da ora specifica che agirà esclusivamente nella sua qualità di Spedizionario puro ai sensi dell’art. 1737 c.c., e nulla nelle presenti Condizioni Generali e/o negli altri documenti che concorreranno alla formazione del Contratto di Spedizione potrà essere inteso quale assunzione da parte sua del ruolo di Spedizionario-Vettore e pertanto dell’obbligo a suo carico di eseguire il trasporto.

Oppure

- a) **SPEDIZIONIERE O SPEDIZIONIERE-VETTORE**: si intende la Società [.....], ovvero sia il soggetto a cui il Mandante conferisce il Mandato, con rappresentanza o senza rappresentanza, di Spedizione-trasporto, la quale sin da ora specifica che assumerà i Mandati nella sua qualità di Spedizionario-Vettore ai sensi e agli effetti dell’art. 1741 cod. civ. assumendo pertanto su di sé l’obbligo dell’esecuzione, in tutto o in parte, con mezzi propri o altrui, del trasporto.

Nota: L’identificazione del ruolo che lo Spedizionario intende effettivamente assumere nell’esecuzione dei mandati di spedizione deve essere effettuata alla luce di come, nel concreto, la società esegue il servizio e si rapporta con i propri clienti e/o con i vettori.



² Per la giurisprudenza italiana possono, ad esempio, costituire elementi sintomatici dell’assunzione del ruolo di Spedizionario-Vettore e dell’assunzione, quindi, di obbligazioni tipiche del Vettore e del conseguente regime di responsabilità: l’emissione di propri documenti di trasporto; la fatturazione di un corrispettivo a forfait; l’utilizzo nel sito web dello Spedizionario, nei documenti contrattuali, nelle quotazioni, nella corrispondenza di espressioni quali “trasporto(i)” anziché “spedizione(i)”; l’invocazione da parte dello Spedizionario dei limiti di responsabilità vettoriale.



3. ASSUNZIONE/ACCETTAZIONE DEGLI INCARICHI DI SPEDIZIONE

- Nella prassi accade spesso che, anziché con la conclusione di un vero e proprio contratto di spedizione o il conferimento di un apposito mandato scritto, la richiesta di quotazione e l'affidamento dell'incarico da parte del cliente avvenga tramite semplice scambio via mail o addirittura per fatti concludenti, ad esempio con la consegna della merce allo spedizioniere e/o al vettore da questi incaricato. In tal caso, si suggerisce di prestare particolare attenzione alle condizioni operative ed economiche che delimitano e regolamentano il servizio di spedizione e loro applicabilità/durata, all'interno delle Condizioni Generali.



Esempio di clausola

Assunzione/Acettazione dei Mandati di Spedizione

Lo Spedizioniere, su richiesta del Cliente/Mandante e sulla base delle informazioni da esso trasmesse in merito al luogo di partenza e di destinazione della spedizione, al tipo di trasporto richiesto e alle specificità della Merce da spedire (quali, ad esempio, a peso, volume, dimensioni, natura e qualità, valore, ecc.) e ad ogni altra specifica istruzione, provvederà a trasmettergli, anche via mail, una sua Quotazione scritta contenente la descrizione del servizio di spedizione offerto, comprese le Operazioni Accessorie eventualmente richieste, il corrispettivo dello stesso e il termine di validità della medesima Quotazione.

La Quotazione si intenderà accettata da parte del Cliente/Mandante a seguito di sua sottoscrizione scritta della medesima Offerta, della sua conferma via e-mail o anche per fatti concludenti con la consegna della Merce allo spedizioniere e/o al vettore da questi incaricato. Sulla scorta del Mandato di Spedizione ricevuto dal Cliente/Mandante, lo Spedizioniere provvederà a stipulare, con uno o più Vettori, uno o più contratti di trasporto, nonché a compiere le Operazioni Accessorie ove richiestegli, agendo con la dovuta ordinaria diligenza sulla base delle specifiche istruzioni ricevute dal Cliente/Mandante, che dovranno essergli tassativamente trasmesse per iscritto.

- In questa sezione è possibile altresì disciplinare meglio i termini del servizio e specificare a titolo esemplificativo che:
 - salvo indicazione diversa del cliente (richiesta FTL, FCL, unità di carico dedicata), lo spedizioniere potrà eventualmente raggruppare / consolidare la merce;
 - la merce deve essere consegnata già idoneamente imballata a cura del caricatore in relazione alle caratteristiche della stessa e alla tipologia di viaggio, con esclusione della responsabilità dello spedizioniere in caso di imballo non idoneo (si veda art. 1693 c.c.) e previsione di una rivalsa verso il cliente per eventuali danni provocati ai mezzi di trasporto;
 - lo spedizioniere può accettare o meno determinate tipologie merceologiche (come preziosi, monete, animali vivi, merci soggette alla normativa CITES, merci soggette alle restrizioni IATA, merci infiammabili, corrosive o radioattive ecc.) e, se sì, a quali condizioni;
 - lo spedizioniere può non accettare la spedizione di merce soggetta a restrizioni e/o embargo.

Le Condizioni Generali possono, inoltre, prevedere che allo spedizioniere venga affidato l'incarico di svolgere e curare le operazioni doganali della merce in import/export. In tal caso, sarebbe opportuno indicare correlativamente gli obblighi a carico del mandante, in particolare relativamente alla documentazione da fornire.



Esempio di clausola

Qualora, in caso di trasporti internazionali, venga affidato allo Spedizioniere l'incarico di svolgere e curare operazioni doganali, il Mandante deve rilasciare allo Spedizioniere o al dichiarante doganale appositamente designato uno specifico mandato, a seconda dei casi, in rappresentanza diretta o indiretta, con o senza facoltà di sub-mandato.

Il Mandante inoltre dovrà garantire che la documentazione che accompagna la Merce è autentica, completa e priva di irregolarità e che la Merce corrisponde rigorosamente alla tipologia descritta, è conforme alle normative vigenti, è in regola con la marcatura, è di libera esportazione/importazione e non è soggetta a restrizioni e/o ad embarghi.

Il Mandante è, in ogni caso, tenuto a fornire in tempo utile tutte le informazioni, i dati, i codici doganali, la voce e la classificazione doganale della Merce e tutti i documenti necessari per dar corso alle operazioni doganali.

Il Mandante si impegna, in caso di irregolarità o incompletezza della documentazione, delle informazioni, dei dati, ecc. di cui sopra, a manlevare e tenere integralmente indenne lo Spedizioniere da ogni pregiudizio, onere, danno o spesa a qualsiasi titolo subito e dai costi sostenuti per l'eventuale versamento di somme a titolo di sanzioni, contravvenzioni, multe e/o penalità elevate dalle competenti autorità e processi civile/procedimenti penali.



4. ASSICURAZIONE

- Come noto, ai sensi dell'art. 1739 cod. civ., non vi è alcun obbligo a carico dello spedizioniere di sottoscrivere una copertura assicurativa danni alla merce per conto di chi spetta, a meno che non riceva espresso mandato in tal senso dal cliente/mandante. In quest'ultimo caso le Condizioni Generali possono dettagliare meglio detta previsione come nell'esempio seguente.



Esempio di clausola

Assicurazione

Qualora il Mandante intenda assicurare il rischio di danni o perdite alla merce, può dare mandato allo Spedizioniere affinché provveda alla stipulazione di copertura assicurativa per conto di chi spetta. Le spese della predetta copertura sono a carico del Mandante e verranno in tal caso specificate nella quotazione dello Spedizioniere.

In nessun caso lo Spedizioniere può essere considerato come assicuratore o coassicuratore. Lo Spedizioniere non ha l'obbligo di agire per conseguire l'indennizzo assicurativo, interrompere termini di prescrizione, curare lo svolgimento dell'attività peritale, salvo incarico in tal senso da parte del Mandante a fronte di corrispettivo da pattuirsi *ad hoc*.

Nota: È possibile altresì prevedere che, qualora il mandante dovesse provvedere direttamente alla copertura assicurativa, la relativa polizza debba contenere una clausola di rinuncia alla rivalsa nei confronti dello spedizioniere.



5. TERMINI DI CONSEGNA

- Con questo paragrafo è possibile chiarire le responsabilità dello spedizioniere per eventuali ritardi nella partenza e/o consegna della merce.

Di regola, lo spedizioniere non dovrebbe assumersi alcun obbligo di riconsegnare la merce entro determinate tempistiche, in quanto i vettori materiali normalmente non si assumono responsabilità al riguardo, dal momento che eventuali tempistiche sono sempre previste come indicative - ossia *Estimated time of departure/arrival* (ETD/ETA) - fatti salvi accordi diversi se dovesse essere richiesto un termine tassativo di consegna.

È possibile strutturare tale clausola come nell'esempio di seguito riportato.



Esempio di clausola

Termini di consegna

Eventuali termini di consegna o "transit times" indicati nelle Quotazioni e/o accordi sono da intendersi solo a titolo indicativo e non sono comunque tassativi. In ogni caso, lo Spedizioniere, salvo diverso ed espresso accordo scritto, non garantisce il rispetto di termini di partenza e consegna della merce, e pertanto non può essere tenuto in nessun caso responsabile per ritardi nel ritiro, trasporto e/o consegna di qualsiasi spedizione indipendentemente dalla causa di tali ritardi e anche in caso di indicazione del Mandante di particolari termini di resa, desumibili dai documenti di spedizione, ma apposti unilateralmente dallo stesso Mandante. Qualora le Parti abbiano invece espressamente concordato termini tassativi di consegna della Merce, il risarcimento potrà essere determinato conformemente alle leggi e Convenzioni internazionali applicabili o come sarà diversamente concordato dalle Parti.





6. CORRISPETTIVI, ANTICIPI, DIRITTO DI RITENZIONE

- Con la presente sezione si suggerisce di dettagliare il corrispettivo del servizio, specificando cosa si intende incluso nella quotazione, le conseguenze derivanti dal mancato pagamento dei corrispettivi concordati nonché il regime delle responsabilità per i costi-extra eventualmente maturati nell'esecuzione del servizio che, ai sensi dell'art. 1720 cod. civ., il cliente/mandante dovrà comunque rimborsare allo spedizioniere.



Esempio di clausola

Corrispettivi e termini di pagamento

Il Mandante si impegna a corrispondere allo Spedizioniere i corrispettivi concordati per l'esecuzione del servizio contestualmente al conferimento del Mandato.

Le Quotazioni dello Spedizioniere e le pattuizioni relative a prezzi e condizioni si riferiscono solo e sempre alle prestazioni ivi specificate. Qualora non sia stato diversamente convenuto, le quotazioni dello Spedizioniere si intendono vincolanti solo per merci di volume, dimensioni, peso e qualità normali, in relazione alla modalità di trasporto prospettata dal Mandante e non includono, salvo diverso espresso accordo, gli adeguamenti automatici applicati dagli autotrasportatori ai corrispettivi del trasporto sulla base delle variazioni del prezzo del gasolio da autotrazione come rilevate mensilmente dal Ministero competente ai sensi dell'art. 6 lett. d) del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 e del comma 4 e 10 dell'art. 83 bis legge 6 agosto 2008 n. 133.

Il Mittente e/o il Mandante sono altresì tenuti a rimborsare allo Spedizioniere eventuali costi addizionali maturati in relazione all'esecuzione del Mandato, quali, ad esempio, quelli per soste dei mezzi di trasporto stradali, ivi compresi costi di noleggio di container, casse mobili e simili, per il ritorno della merce a magazzino, per il deposito e la successiva riconsegna.

Qualora per effetto delle pattuizioni esistenti lo Spedizioniere provveda ad anticipare noli, corrispettivi del trasporto, noleggio dei contenitori, dazi, oneri, spese ed altri extra-costi, a qualunque titolo, il Mandante e/o il Mittente sono tenuti al rimborso delle somme dovute per tali anticipi e agli interessi di mora [ad es. ex D.Lgs. n. 231/2002] o al saggio legale per eventuali ritardi.

In ogni caso, il Mandante e/o il Mittente sono tenuti a tenere integralmente indenne lo Spedizioniere da richieste rivoltegli da terzi riguardo al pagamento di noli, dazi, imposte, multe e sanzioni, contribuzioni di avaria comune, *charges e surcharges* di cui sopra, o altre somme a qualunque titolo pretese allo Spedizioniere.

Con riferimento alle spedizioni marittime o aeree, ove occorra, è opportuno prevedere il rimborso - sempre a carico del mittente - di eventuali costi aggiuntivi alla rata concordata, quali a titolo esemplificativo: spese aggiuntive o extracosti dovuti al vettore e/o ai suoi agenti o ausiliari e/o a terzi in relazione alla spedizione commissionatagli a seguito di mancato carico per indisponibilità della merce e/o atti o fatti del mandante e/o caricatore e/o mittente, nonché di etichettatura, rizzaggio³, fissaggio⁴ e fardaggio⁵ della merce, anche containerizzata, di charges per demurrages/detentions/port storages di container, movimentazione, trishipments, visite doganali, ecc. nei porti di partenza e/o di destinazione, così come eventuali *surcharges* applicate dalle compagnie marittime o aeree, quali, a titolo meramente indicativo, BAF, CAF, OTHC - DTHC, EBS, ODF - DDF, emergency fees Suez o Panama Canal Transit Fees, ed altre aggiuntive o *surcharges* soggette a variazioni periodiche.

Si ricordi che per alcune destinazioni, quali ad esempio Australia, Nuova Zelanda e US, sono previsti anche costi di fumigazione e/o particolari trattamenti del legno e/o sanificazione del container, supporti al carico (pallet) e della merce. A tal riguardo, rammentiamo che le conseguenze in caso di non conformità del fornitore/fumigatore e/o del processo di fumigazione possono essere particolarmente gravose in termini di risarcimento dei danni (costi di rientro o sbarco in altro paese del container, sanzioni da parte delle autorità di destino, ulteriori costi di sanificazione ecc.). È bene, inoltre, chiarire e considerare all'interno dell'offerta se è compito dello spedizioniere provvedere alla pesatura di contenitori o delle spedizioni, tenendo in considerazione sia la normativa SOLAS sia la ripesatura delle spedizioni aeree, che comporta costi in caso di erronea dichiarazione di peso.



Esempio di clausola

Posto che la Convenzione internazionale sulla Salvaguardia della Vita umana in mare (SOLAS 74), come emendata dalla Risoluzione IMO MSC 380 (94) del 21/11/2014 in materia di acquisizione prima dell'imbarco della "massa lorda verificata del contenitore" VGM (Regola VI/2 - *Verified Gross Mass*) prevede l'obbligo della pesatura del container a carico dello *Shipper* (Mittente), il Mandante e/o il Mittente devono comunicare allo Spedizioniere il dato VGM, entro e non oltre i termini che saranno comunicati all'atto della conferma della prenotazione (*Booking Confirmation*). In assenza di tale comunicazione entro i termini indicati, il container non potrà essere accettato dal Terminal né caricato a bordo con conseguenti costi che saranno portati a carico del Mandante. Qualora il Mandante intendesse affidare allo Spedizioniere l'ulteriore incarico di gestire la procedura di pesatura e rilevazione del dato VGM, previo conferimento di specifico mandato, il relativo costo verrà separatamente quotato a richiesta.

³ Per rizzaggio si intende l'operazione con cui si fissano per il mezzo di rize, cinghie o nastri due o più articoli, insieme ad un pianale di carico per impedire che oggetti mobili si spostino all'interno del contenitore.

⁴ Il fissaggio consiste nel vincolare il carico, in tutte le direzioni e versi per equilibrare le forze di inerzia che si generano durante il trasporto, comprese le fasi di carico, scarico, trasbordo da un'unità di trasporto ad un'altra in caso di trasporto intermodale. Si devono considerare sia il rischio di scivolamento che il rischio di ribaltamento in caso di carichi instabili.

⁵ Il fardaggio è l'operazione volta a stabilizzare il carico sistemato in colli sovrapposti mediante l'impiego di spessori di legno.



- Riguardo, invece, al diritto di ritenzione esercitabile dallo spedizioniere in caso di mancato pagamento dei propri crediti, si rammenta che è possibile esercitare il privilegio di cui agli artt. 2761 e 2756, 2° e 3° comma, cod. civ, anche su beni oggetto di un trasporto o di una spedizione diversi da quelli per cui è sorto il credito purché tali trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative.

A tal riguardo, è consigliabile inserire una clausola del seguente tenore.



Esempio di clausola

In caso di inadempimento o di ritardo nell'adempimento del Mandante, lo Spedizioniere ha il diritto di interrompere l'esecuzione delle spedizioni successive a quella oggetto dei suoi crediti rimasti insoluti, e, se una spedizione è già iniziata, di sospendere immediatamente le proprie prestazioni.

Lo Spedizioniere ha, nei confronti del Mandante, del Mittente e di ogni altro soggetto con cui contrae, privilegio e diritto di ritenzione sulle merci ed altri beni in suo possesso in relazione a crediti scaduti o in scadenza, e può vantare tale diritto anche nei confronti del destinatario e/o proprietario delle merci.

Inoltre, lo Spedizioniere ha il privilegio speciale e il connesso diritto di ritenzione ai sensi del combinato disposto degli artt. 2761 e 2756, 2° e 3° comma, cod. civ. anche su tutte le merci e relativi documenti di trasporto delle spedizioni successive a quella oggetto dei suoi crediti rimasti insoluti.

- Infine, è possibile altresì prevedere e disciplinare l'ipotesi di impedimento alla riconsegna per rifiuto o irreperibilità del destinatario. Il riferimento normativo a tal riguardo è l'art. 1686 c.c. qualora lo spedizioniere agisca in qualità di Spedizioniere-Vettore.



Esempio di clausola

In caso di rifiuto o di irreperibilità del destinatario lo Spedizioniere, qualora tempestivamente informato della giacenza e legittimato ad intervenire, può adottare le misure necessarie o opportune per la custodia della merce e la sua restituzione, agendo in nome e per conto del Mandante e/o del Mittente, sui quali gravano i costi e le spese tutte di *detention/demurrage/port storage* e giacenze ecc. della merce e dei container, il rischio di eventuali perdite, danneggiamenti o sottrazioni.

7. OBBLIGHI A CARICO DELLE PARTI E RELATIVE RESPONSABILITÀ

Le Condizioni Generali includono solitamente una serie di previsioni relative ad obblighi e conseguenti responsabilità delle parti, spesso discendenti dalla normativa vigente applicabile ai servizi di spedizione. Pertanto, si suggerisce di non sottovalutare le dichiarazioni di garanzia e relative obbligazioni a carico delle parti.

A tale scopo, si riportano di seguito le indicazioni relative a:

- ▶ I. **dichiarazioni e garanzie del mandante/mittente;**
- ▶ II. **obblighi dello spedizioniere;**
- ▶ III. **responsabilità dello spedizioniere.**

I. DICHIARAZIONI E GARANZIE DEL MANDANTE/MITTENTE

Con riferimento al cliente/mandante della spedizione e/o mittente/caricatore (qualora soggetti diversi), è consigliabile specificare nelle Condizioni Generali che gli stessi sono tenuti a fornire allo spedizioniere tutte le informazioni necessarie - e corrette - ai fini dell'esecuzione del mandato, manlevando lo spedizioniere, come per legge, nel caso in cui gli vengano fornite informazioni inesatte, incomplete o non veritiere e/o nel caso in cui sopporti costi e/o oneri, non imputabili a sua responsabilità, in relazione all'esecuzione del mandato (ad esempio nel caso di rifiuto e/o mancato ritiro della merce a destino, atti a generare costi di gestione della Merce).



Esempio di clausola

Obblighi e responsabilità del Mandante e/o del Mittente

Il Mandante ed il Mittente garantiscono:

- che gli elementi essenziali della Spedizione (ad esempio: mittente e destinatario, numero e sigillo dei container, indirizzi dei luoghi di partenza e destinazione, ecc.) sono stati correttamente ed accuratamente descritti in tutti i documenti di trasporto;
- che la natura della Merce, il numero, la quantità, la qualità, il contenuto dei colli, il peso lordo (comprensivo del peso di imballi e palette e dell'ingombro degli stessi), le dimensioni ed ogni altra indicazione fornita sono veritieri e corretti;
- che l'imballaggio e l'etichettatura utilizzati, nonché il rizzaggio, fissaggio, fardaggio, se eseguiti direttamente dallo stesso Mandante e/o Mittente e/o Caricatore, in relazione alla merce spedita ed alla modalità di trasporto, sono idonei;
- che l'esportazione o l'importazione della merce oggetto della spedizione, anche per quel che riguarda i soggetti destinatari, non è soggetta a restrizioni e/o ad embarghi sanciti a livello internazionale (UE, ONU, USA, UK, ecc.) o nazionale;





- che non sono state inclusi nella spedizione merci o beni che lo Spedizioniere ha dichiarato non accettabili per il trasporto.

Il Mandante ed il Mittente sono responsabili nei confronti dello Spedizioniere per eventuali danni, reclami o spese che possano derivare dalla violazione delle garanzie sopra indicate, e in particolare dalla mancanza, insufficienza o inadeguatezza dell'imballaggio, dell'etichettatura, del rizzaggio, fissaggio o fardaggio, o dalla mancata segnalazione sulle merci ed i colli delle cautele necessarie per il loro maneggio, movimentazione e sollevamento (es. Merce non sovrapponibile, fragile, non ribaltabile, ecc.).

In caso di rifiuto o di irreperibilità del destinatario lo Spedizioniere, qualora tempestivamente informato della giacenza e legittimato ad intervenire, può adottare le misure necessarie o opportune per la custodia della Merce e la sua restituzione, agendo in nome e per conto del Mandante e/o del Mittente, sul quale grava il rischio di eventuali perdite, danneggiamenti o sottrazioni.



Nota: In questa sezione, è possibile disciplinare anche gli obblighi di consegna allo spedizioniere di ulteriore documentazione, ad esempio prevedendo che - nel caso in cui la compravendita della merce da affidare per la spedizione sia garantita da un credito documentario o da lettere di credito - il mandante debba trasmettere preventivamente e tempestivamente allo spedizioniere una copia dell'apertura di credito, delle fatture proforma e/o dell'ordine per una verifica delle relative condizioni, e che, in difetto, nessuna responsabilità possa essere imputata allo spedizioniere.

II. OBBLIGHI DELLO SPEDIZIONIERE

- È opportuno specificare nelle Condizioni Generali gli obblighi posti a carico dello Spedizioniere.



Esempio di clausola

Obblighi dello Spedizioniere

Nell'esecuzione del mandato lo Spedizioniere si impegna ad osservare le istruzioni del Mandante che devono essergli formulate per iscritto ed in maniera chiara.

Con riferimento ai trasporti nazionali su strada, lo Spedizioniere si impegna a concludere i relativi contratti, preferibilmente in forma scritta, solo con Vettori regolarmente iscritti all'Albo Nazionale degli Autotrasportatori per Conto Terzi o comunque in possesso delle necessarie abilitazioni, provvisti altresì di mezzi adeguati all'esecuzione della prestazione come richiesta dal Mandante.

⁷ Si rimanda alla sentenza della Corte di Cassazione n. 1741/1976.

III. RESPONSABILITÀ DELLO SPEDIZIONIERE

Come già specificato in precedenza, lo spedizioniere, a seconda del ruolo che si è inteso assumere nell'esecuzione del mandato di spedizione, godrà di un diverso regime di responsabilità. Infatti, di norma, lo spedizioniere puro non è responsabile dell'esecuzione del trasporto ma esclusivamente dell'esecuzione del mandato ricevuto nonché delle eventuali obbligazioni accessorie, salvo che non sia a lui imputabile una responsabilità a titolo di *mala electio o mala gestio*: in quest'ultimo caso, ove in ragione di ciò si verificano danni e/o perdite della merce, potrebbe essere tenuto a risarcire il valore merce⁷. Lo spedizioniere-vettore, invece, da un lato, assume gli obblighi del Vettore e, dall'altro, gode delle limitazioni di responsabilità vettoriali previste dalla legge a favore di quest'ultimo, ai sensi degli artt. 1741, 2° c., e 1696 cod. civ. È pertanto possibile disciplinare come segue le responsabilità dello spedizioniere, a seconda del ruolo che si intende ricoprire, salvo diverso accordo:



Esempio di clausola

Responsabilità dello Spedizioniere puro

Lo Spedizioniere esegue i Servizi di cui alle presenti Condizioni Generali esclusivamente nella sua qualità di Spedizioniere puro e non è quindi responsabile dell'esecuzione del trasporto, ma esclusivamente dell'esecuzione del mandato ricevuto, nonché delle eventuali obbligazioni accessorie. Lo Spedizioniere non sarà pertanto responsabile di eventuali perdite o danni alla Merce e/o ritardi nella riconsegna della stessa.

Oppure

Responsabilità dello Spedizioniere-Vettore

Lo Spedizioniere-Vettore è responsabile per i danni, l'avaria e/o la perdita della merce ad esso affidata, ai sensi degli artt. 1741, 2° comma, cod. civ., e alla sua responsabilità si applicheranno le limitazioni di responsabilità previste ai sensi dell'art. e 1696 cod. civ.

Oppure

Responsabilità dello Spedizioniere

Lo Spedizioniere esegue i Servizi di cui alle presenti Condizioni Generali esclusivamente nella sua qualità di Spedizioniere puro e pertanto non è responsabile dell'esecuzione del trasporto, ma esclusivamente dell'esecuzione del mandato ricevuto, nonché delle eventuali obbligazioni accessorie. Nei casi in cui agisca in qualità di Spedizioniere-Vettore, sarà invece responsabile per i danni e/o la perdita della merce a lui affidata e, ai sensi degli artt. 1741, 2° comma del codice civile, alla sua responsabilità si applicheranno le limitazioni di responsabilità previste ai sensi dell'art. e 1696 c.c.

Nota: Si evidenzia, infine, che nel contesto delle spedizioni nazionali e internazionali è frequente confrontarsi con voci di danno aggiuntive rispetto a quelle comunemente disciplinate dal nostro ordinamento, quali: danni indiretti, consequenziali, esemplari, straordinari, incidentali, legali o punitivi derivanti da o connessi con l'esecuzione dei mandati di spedizione, perdita di avviamento o opportunità di chances commerciali, perdita di reputazione, interruzione dell'attività, costo del lavoro, sanzioni o simili. A tal riguardo, è consigliabile prevedere anche una clausola che escluda la responsabilità dello spedizioniere per i danni indiretti.





8. FORZA MAGGIORE

- Benché sia principio generale del nostro ordinamento che nei casi di eventi di forza maggiore il soggetto obbligato ad eseguire una prestazione non risponda del mancato adempimento della stessa, è comunque opportuno prevedere una specifica clausola di forza maggiore, disciplinandone le casistiche e gli obblighi a carico delle parti in occasione di detti eventi.

Si riporta di seguito un'indicazione esemplificativa di come può essere definita e disciplinata tale clausola.



Esempio di clausola

Forza Maggiore

Nessuna delle Parti sarà ritenuta responsabile per il mancato adempimento degli obblighi derivanti a proprio carico dall'esecuzione del Servizio, qualora l'impossibilità, anche parziale, ad adempiere sia dovuta ad un evento di "Forza Maggiore" inteso quale il verificarsi di un evento o circostanza ("Evento di Forza maggiore") che impedisce ad una o entrambe le Parti di adempiere in tutto o in parte ad uno o più degli obblighi contrattuali previsti a loro carico ai sensi delle presenti condizioni e/o dal Mandato di spedizione, se e nella misura in cui la Parte colpita dall'impedimento ("Parte Interessata") dimostra: a) che tale impedimento esula dal suo ragionevole controllo; e b) che non poteva essere ragionevolmente previsto al momento della conclusione del contratto; e c) che gli effetti dell'impedimento non avrebbero potuto ragionevolmente essere evitati o superati dall'interessato Parte interessata.

Nota: Alcuni esempi che potrebbero rientrare tra i casi di forza maggiore sono: (a) atti di Dio; (b) tempesta, alluvione, incendio, terremoto, condizioni meteorologiche avverse o esplosioni; (c) guerra, invasione, ostilità (sia che si tratti di guerra dichiarata o meno), minacce o atti di terrorismo, pirateria, rapina rivolta o altri disordini civili; (d) ordine o legge governativa; (e) azioni, embarghi o blocchi in vigore a partire dalla data del presente accordo; (f) l'azione di qualsiasi autorità governativa; (g) emergenza nazionale o regionale, (h) situazioni emergenziali, epidemie e pandemie; (i) scioperi, fermi di lavoro o rallentamenti o altri disturbi industriali. Si evidenzia, infine, che, oltre alle suddette tipologie di cause di forza maggiore, potrebbe essere utile considerare ulteriori eventi fuori dal controllo dello spedizioniere quali esimenti della responsabilità del medesimo, come ad esempio le decisioni unilaterali degli armatori/compagnie navali/aeree o dei capitani/comandanti (blanck sailing, port omissions, short shipments, delay departure, delay arrival ecc.).



9. RECLAMI

- Si suggerisce di inserire con il presente paragrafo una clausola con la quale informare il cliente dei termini di legge per la segnalazione di eventuali reclami e/o apposizione di riserve alla consegna.
Di seguito si riporta una clausola tipo, a titolo esemplificativo.



Esempio di clausola

Reclami

Qualunque reclamo per perdita, errata consegna, avaria o danno deve essere fatto per iscritto e inviato allo Spedizioniere, a mezzo PEC o posta raccomandata, tassativamente entro i termini previsti dalla normativa nazionale ed internazionale applicabile.

10. LEGGE APPLICABILE

- È buona prassi indicare la legge regolatrice delle Condizioni Generali, facendo riferimento, in via generale, a quella italiana e, per quanto riguarda la responsabilità dello Spedizioniere-Vettore, anche alle convenzioni internazionali eventualmente applicabili.



Esempio di clausola

Legge applicabile

Fatto espressamente salvo quanto stabilito in materia di responsabilità dello Spedizioniere, la validità, l'interpretazione e l'esecuzione delle presenti Condizioni Generali di Spedizione, nonché dei vari contratti di spedizione conclusi tra Mandante e Spedizioniere e/o i relativi Ordini di Spedizione, sono disciplinati dalla Legge Italiana.



A practical guide to
the drafting of
standard trading
Conditions for
freight forwarders

by the **Legal Advisory Body of FEDESPEDI**



FEDERAZIONE NAZIONALE IMPRESE
DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

Via E. Cornalia, 19 - 20124 Milano

+39 02 671541

fedespedi@fedespedi.it

www.fedespedi.it



NOTICE TO READERS:

The contents of this guide were updated on 19/07/2025. As this subject is frequently revised by the legislator, we recommend that readers verify that no changes have been made to the regulations in the meantime when consulting this booklet.

Milan, September 2025

Prohibition of use and reproduction in accordance with the law.

Summary

Foreword	37
Technical Note	38
Preliminary Note	41
01 Scope of application	46
02 Definitions	47
03 Taking on/accepting freight forwarding contracts	50
04 Insurance	52
05 Terms of delivery	53
06 Remunerations, advances, lien on goods	54
07 Parties' respective obligations and liabilities	57
08 Force majeure	60
09 Complaints	61
10 Applicable law	61

 Sommario Versione ITALIANA	3
--	----------

Foreword



Ciro Spinelli

Past President Legal Advisory Body and
Past Vicepresident FEDESPEDI 2022/2025



Debora Schisano

President Legal Advisory Body and
Vicepresident FEDESPEDI



Foreword

Dear all,

You will agree with us that in times of profound change, geopolitical turbulence and global market instability such as these, the key elements that companies operating in the *freight forwarding* sector should include in their strategic or day-to-day management plans are not only flexibility and adaptability to embrace the new and resilience to face and overcome adversity by turning it into opportunities, but also **constant updating of their corporate disciplines, understood as guidelines for dealing with the present and the future in the best possible way.**

Within corporate discipline, one of the essential pillars is undoubtedly represented by the tools used by companies to interface with their reference markets and negotiate forwarding contracts and ancillary obligations, in light of current national and international regulations.

We, at Fedespediti, consider these guidelines for drafting forwarding contract terms and conditions, developed by our Legal Advisory Body, as a small but useful contribution aimed at providing freight forwarders with a clear and comprehensive overview of the regulatory framework in which they operate and of the applicable rules, while also equipping them with the tools to regulate their contractual relationships with their counterparties in a more informed manner, safeguarding their interests and reducing the risk of disputes. Therefore, any freight forwarder, if they wish, may use the Fedespediti guidelines as a conceptual map to draw up their own general terms and conditions of service, enabling them to improve the quality of their decisions and awareness in the management of their business.

Enjoy reading.
Best regards.



Avv. Prof. Enrico Righetti
Righetti Ravera Girelli Law Firm

Technical Note

Technical Note

The initiative of Fedespedi to prepare a manual with guidelines aimed at assisting members in setting up a *framework* for their own **standard trading conditions** is highly commendable and undoubtedly useful from a legal point of view.

But why should a freight forwarder adopt them?

One valid reason certainly emerges from the harsh reality of contractual relationships, which often see the freight forwarder '*caught between a rock and a hard place*' - represented, in a figurative sense, by their principals and the carriers with whom they conclude the relevant transport contracts - in the sense that, in such cases, they risk not being able to benefit from "*back to back*" regulatory or contractual conditions. In fact, on the one hand, the Freight Forwarder may be forced to accept the general terms and conditions of contract unilaterally prepared and imposed by its principals, which often involve additional obligations and responsibilities for the Freight Forwarder, while, on the other hand, it is regularly confronted - particularly in maritime, air or rail transport - with specific general terms and conditions (*known as General Terms and Conditions*), which are also prepared unilaterally, in a substantially standardised manner, by the various maritime, air or rail carriers and, as a rule, pre-printed on the back of the relevant transport documents (*bills of lading, airwaybills, railway consignment notes*), which normally contain clauses exempting or limiting the carrier's liability.

In this context, the Freight Forwarder may, in turn, feel encouraged to adopt its own specific standard trading conditions, based on the right granted to it whenever it negotiates and concludes a shipping contract with its customers, to adopt useful measures and precautions (so-called “*best practices*”) that will enable it, as far as possible, to implement its rights and, correspondingly, avoid or at least reduce its liabilities.

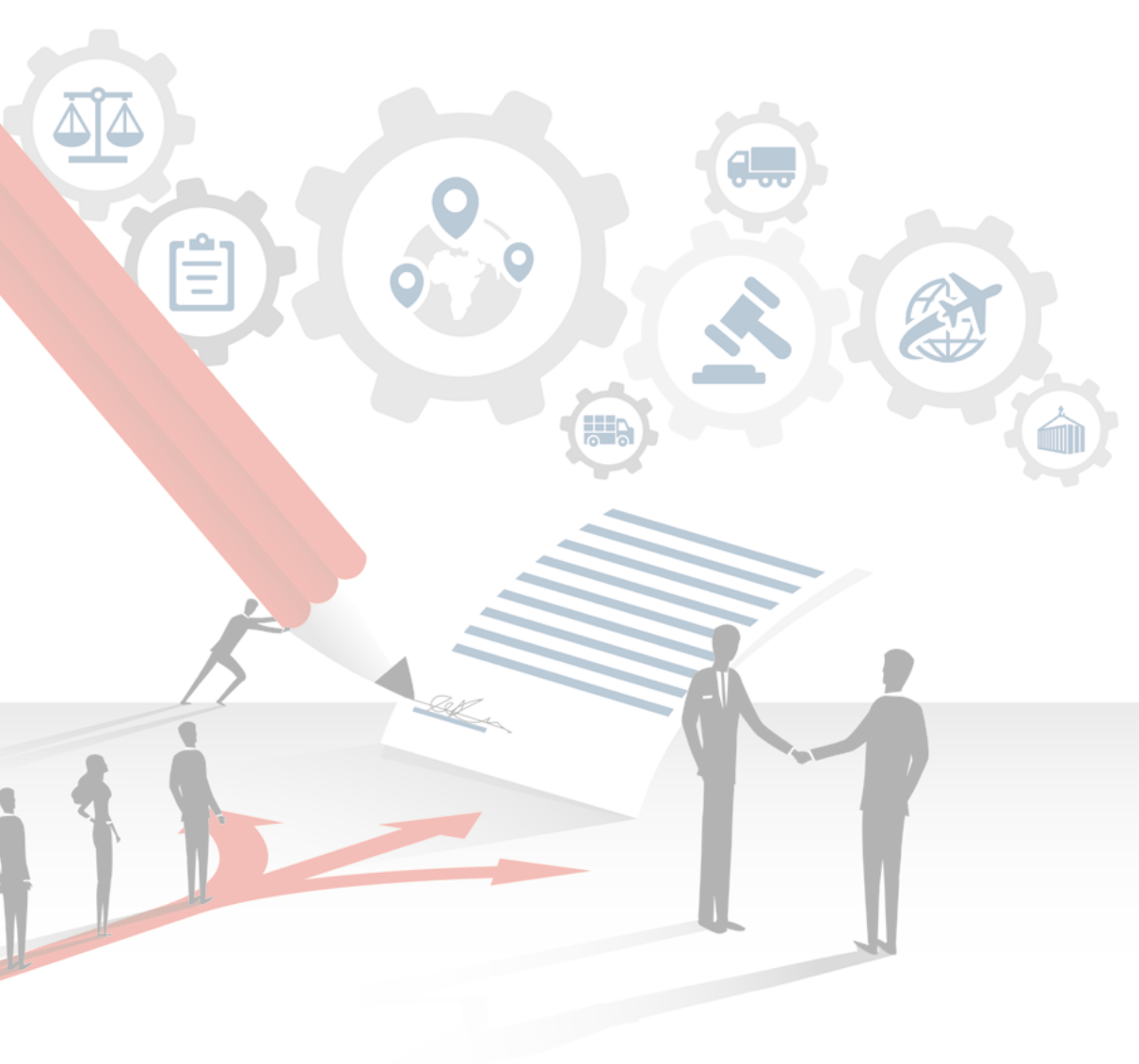
Firstly, it is certainly advisable for the Freight Forwarder to identify in what capacity he is acting contractually - i.e. whether as a “freight forwarder” (Article 1737 of the Italian Civil Code) or as a “freight forwarder-acting as carrier” (Art. 1741 of the Italian Civil Code) and, furthermore, whether as an agent with or without representation (Art. 1737 of the Italian Civil Code) - and thus also the liability regime applicable to the specific shipments entrusted to them.

Furthermore, the primary purpose of some of the conditions suggested in these Guidelines is to better regulate the terms of the service offered by the Freight Forwarder and the principal’s obligations regarding the payment of fees due, as well as the reimbursement of expenses incurred and any extra costs accrued (e.g. *demurrages* or port storages of containers, congestion fees, compensation to hauliers for exceeding waiting times for loading or unloading, etc.).

Furthermore, various clauses recommended for adoption in these Guidelines are intended to better define or clarify the scope of the Freight Forwarder’s obligations and related responsibilities in certain situations: for example, with regard to insurance against damage to goods, delivery terms, force majeure events, etc.

Of course, in order to make these standard trading conditions fully enforceable, it would be best if the Freight Forwarder could have them signed by his customer at the conclusion of each shipping order. This is also to make them expressly accept any clause that could be considered “unfair” and which, pursuant to Articles 1341 - 1342 of the Italian Civil Code, would require “*specific written approval*”: such as, for example, those providing for exemptions or limitations of liability or those attributing exclusive jurisdiction to a specific court.

However, it is well known that this is not possible in most cases. It would therefore be advisable for the Freight Forwarder to attach or, better still, transcribe the terms and conditions of the contract at the time of negotiating the contract or sending the quotation, perhaps also specifying that the client’s acceptance of the assignment - even for conclusive facts such as the delivery of the goods - will entail the assignment of the task to the Freight Forwarder. transcribe them at the bottom of the quotation, perhaps also specifying that the client’s acceptance of the assignment - including through conclusive actions such as the delivery of the goods - will imply the client’s acceptance of the same General Terms and Conditions. In this regard, it should be noted that Article 1341, paragraph 1, of the Italian Civil Code provides that “*The general terms and conditions of contract prepared by one of the contracting parties are effective vis-à-vis the other party if, at the time of conclusion of the contract, the latter was aware of them or should have been aware of them by exercising ordinary diligence*”.





PRELIMINARY
NOTE

PRELIMINARY





PRELIMINARY NOTE

This document is intended to provide guidance to Freight Forwarders in drafting their Standard Trading Conditions. It is not, nor is meant to be, a final text for immediate use and application by Fedespedi Members.

Each freight forwarder is therefore encouraged to expand on the contents of this guide and work out the Standard Trading Conditions that best suit their specific reality.

This Guide provides a series of examples of “standard clauses”, regarding the main aspects of the freight forwarding contract, with instructions on how to draft and adapt them.



Standard Trading Conditions usually regulate some of the main features of the contractual relations with customers, including but not limited to:

- 1. SCOPE OF APPLICATION**
- 2. DEFINITIONS**
- 3. TAKING ON / ACCEPTING FREIGHT FORWARDING CONTRACTS**
- 4. INSURANCE**
- 5. TERMS OF DELIVERY**
- 6. REMUNERATIONS, ADVANCES, LIEN ON GOODS**
- 7. PARTIES' RESPECTIVE OBLIGATIONS AND LIABILITIES**
- 8. FORCE MAJEURE**
- 9. COMPLAINTS**
- 10. APPLICABLE LAW**

Depending on negotiation and/or operational requirements, additional clauses may be inserted, including but not limited to:

- Specification of the adoption of a management and control system pursuant to Italian Legislative Decree (D.Lgs.) 231/2001 and the ensuing body of rules (codes of conduct)
- Statement of compliance with anti-bribery and corruption systems
- Privacy/data protection
- ESG
- Export Control & Sanction (trade law)
- Further services accessory to the carriage of goods as requested by the Principal
- Tax bonded warehouse
- Warehouse service¹
- Solas VGM requirements
- Fumigation of containers and cargo
- Exclusive jurisdiction.

¹ Not to be mistaken for the technical stop necessary to reroute consignments.





A practical guide
to the drafting
of standard
trading conditions
for freight
forwarders

ALPRA





1. SCOPE OF APPLICATION

- This section specifies the scope of application of the Standard Trading Conditions, and identifies the contractual parties and the services covered by the contract to be entered into.



Clause example

Scope of application

These Standard Trading Conditions for Freight Forwarders (herein below, “Standard Trading Conditions” or “STC”) shall, unless otherwise agreed in writing by the Parties, exclusively regulate and govern all Freight Forwarding Services (the “Services”) to be provided by **[insert the company’s data: business name, tax code or fiscal ID / VAT number, and registered office]** (the “Freight Forwarder”) in favour of and under a Contract with the Customer (the “Customer” or “Principal”) **[insert the Customer’s data: business name, tax code or fiscal ID / VAT number, and registered office]**.

The Customer hereby expressly agrees that these Standard Trading Conditions shall fully and unconditionally apply to any and all current and future contractual relations with the Freight Forwarder and to any and all contractual and non-contractual claims and/or actions to be raised by the Customer against the latter.

- In addition, it should be specified that any general terms and conditions unilaterally drawn up by the customer, will not apply unless otherwise agreed by the parties, and that any change or amendment to the Standard Trading Conditions will not be valid and enforceable unless the parties (i.e., customer and freight forwarder) expressly agree so in writing.



Clause example

Unless otherwise specifically agreed by the Parties, any general terms and conditions unilaterally drawn up by the Customer shall not apply to the contractual relationships for the Freight Forwarding Services entrusted by the Customer to the Freight Forwarder.

In addition, any amendment to these Standard Trading Conditions shall not be valid and enforceable unless expressly agreed in writing by the Parties.

2. DEFINITIONS

- This section contains the definitions of the main terms used in the Standard Trading Conditions that will apply between the parties.



Clause example

Definitions

In addition to the terms and expressions defined elsewhere in these Standard Trading Conditions, the following capitalised terms and expressions shall have the meaning specified for each of them herein below. Where a term or expression is defined in the plural, the definition shall also apply to the singular, and vice versa.

- FREIGHT FORWARDER or FREIGHT FORWARDER ACTING AS CARRIER** (the last, hereinafter referred to as FREIGHT FORWARDER-CARRIER): [Drafter's note: *For these definitions, please refer to the following section*].
- PRINCIPAL / CUSTOMER** means the principal in the Freight Forwarding relationship, that is, the person or entity granting the Freight Forwarder a mandate, whether with or without authority to represent the principal, to carry out services for the account of the same under a Freight Forwarding Contract pursuant to Article 1737 of the Italian Civil Code ("c.c.") or under a Freight Forwarding-Carriage Contract pursuant to Article 1741 c.c.
- FREIGHT FORWARDING CONTRACT or ORDER / FREIGHT FORWARDING-CARRIAGE CONTRACT OR ORDER** means the order and/or request whereby the Customer asks the Freight Forwarder or the Freight Forwarder-Carrier to enter into one or several contracts with one or several Carriers, in his own name and on behalf of the Customer, or, if the Freight Forwarder uses the name of the Principal (for instance, by indicating the latter as Sender in the transport document), in the name and for the account of the Customer, for the unimodal, multimodal or intermodal transport of Goods by sea, air, land, railway, and/or river, and/or to accomplish one or several accessory operations concerning said Goods. Unless otherwise specified in writing by the Customer, the Freight Forwarder is deemed to act under a mandate without authority to represent the Principal (i.e., the Freight Forwarder acts in his own name and for the account of the Customer).
- ACCESSORY OPERATIONS** mean activities other than the carriage of Goods characterised in that they have a functional connection with the undertaking of freight forwarding, including but not limited to: import/export customs activities; provisionally storing Goods in transit or before the beginning or after the conclusion of transportation (i.e., "Technical Stop"); taking out policies on behalf of the Customer to insure Goods against damage; packing, securing, dunnage, lashing, etc., of Goods; administrative acts; operative services such as the fumigation or weighing of containers (pursuant to SOLAS VGM requirements); and so forth.





- e) **CARRIER** means the person or entity actually performing or undertaking performance of the carriage and who, insofar as issuing or signing a transport document, is a party to a contract for the carriage of goods.
- f) **SENDER** means the person or entity indicated as the Consignor and/or Shipper of the Goods in the transport document.
- g) **CONSIGNEE** means the person or entity indicated as the consignee of the Goods in the transport document.
- h) **RECEIVER** means the person or entity who, although not indicated as the Consignee of the Goods in the transport document, is their final receiver.
- i) **SHIPPER** means the Sender or other person or entity delivering the Goods to the Carrier and seeing to their arrangement on the vehicle to be used for the carriage.
- j) **GOODS** means the goods to be transported, identified in their quantity, quality, weight, typology, etc., in the Freight Forwarding Contract or Order and accompanied in transit by a transport document (such as an AWB, B/L, RWB, CMR, DDT [*Documento di Trasporto*, a transport document required under Italian law], etc.).
- k) **TECHNICAL STOP** means the stopover of the Goods in a storage area, or a warehouse or terminal, or in another shelter area, for requirements connected with the performance or continuation of the Freight Forwarding or Freight Forwarding-Carriage (i.e., freight rerouting/cross docking, groupage / degroupage, etc.), or in any case related to the need to temporarily keep the goods in the course of transportation or while waiting to deliver them to the Carrier performing the carriage service or to the end Receiver of the consignment.
- l) **OFFER OR QUOTATION** means the detailed or lump-sum offer made by the Freight Forwarder or Freight Forwarder-Carrier to his Principal and regarding the remuneration for the services performed, reimbursement of advances paid, and compensation for the accessory services provided by the Freight Forwarder or Freight Forwarder-Carrier.
- m) **DANGEROUS GOODS** means all kinds of goods covered by special regulations, namely: IATA, IMO, ICAO, ADR, etc.
- n) **PLACE OF LOADING /PLACE OF DISCHARGE** mean the place where the Carrier collects the Goods and the place where the Goods are redelivered, respectively, as identified in the transport document.
- o) **TRANSIT TIME** means the merely indicative period of duration of transport, from collection of the Goods on departure to their redelivery to the end Receiver / Consignee.
- p) **PARTIES** mean the Freight Forwarder or the Freight Forwarder-Carrier and the Principal/Customer.

In defining the “Freight Forwarder”, it is nonetheless possible to specify since the very beginning whether, in carrying out freight forwarding services, he intends to act as a **Freight Forwarder proper** pursuant Article 1737 c.c., in which case he would merely undertake to enter into carriage contracts, without guaranteeing their performance and, as a rule, remaining solely liable for mala gestio (i.e., negligence in meeting his statutory obligations in organising the carriage), or mala electio (i.e., negligence in selecting an adequate or reliable carrier) or as a **Freight Forwarder-Carrier** under Article 1741 c.c., in which case he would also undertake to carry out all or part of the transport, using his own or third party means, and would therefore remain liable within the limits of applicable national laws and regulations, pursuant to Article 1696 c.c., or of the international conventions applicable from time to time. If the Freight Forwarder opts for the qualification of **Freight Forwarder proper** and specifies to exclusively act as such, great care must be taken to ensure that no other document and/or paper issued by the Freight Forwarder is in contrast with such qualification².



Clause example

a) **FREIGHT FORWARDER** means [insert the Company’s details] or the person or entity authorised by the Principal to act for the Principal’s account (with or without authority to represent the Principal) under a Freight Forwarding Contract, and who since now specifies that he shall exclusively act as a Freight Forwarder proper pursuant to Article 1737 c.c., and nothing in these Standard Trading Conditions and/or in the other documents contributing to the formation of the Freight Forwarding Contract may be construed in the sense that the Freight Forwarder shall take on the role of Freight Forwarder-Carrier and consequently undertake the obligation to carry out the transport.

Or

a) **FREIGHT FORWARDER OR FREIGHT FORWARDER-CARRIER** means [insert the Company’s details] or the person or entity authorised by the Principal to act for the Principal’s account (with or without authority to represent the Principal) under a Freight Forwarding Contract, and who since now specifies that he shall take on the Contracts in his capacity as a Freight Forwarder-Carrier pursuant to Article 1741 c.c., and shall consequently undertake the obligation to carry out all or part of the transport using his own or third party means.

Note: The role that the Freight Forwarder intends to play in carrying out the freight forwarding contracts, should be identified depending on how the freight forwarder actually performs its services and deals with its own customers and/or with carriers.



² According to the line of Italian court decisions, some elements may be indicative that the Freight Forwarder is actually acting as a Freight Forwarder-Carrier and, consequently, has undertaken Carriers’ typical obligations and the whole set of liabilities pertaining to the same, namely: issuing his own documents of transport; invoicing on a lump-sum basis; using terms such as “carriage(s)” or “transport(s)” in his website, contractual documents, quotations, and correspondence; and invoking Carriers’ typical liability disclaimers.



3. TAKING ON/ACCEPTING FREIGHT FORWARDING CONTRACTS

- It is often common practice for customers to ask a freight forwarder for a quotation and hire their services by means of a mere exchange of emails, or even through conclusive facts (e.g., the delivery of the goods to the freight forwarder and/or to the carrier assigned by the latter) rather than by entering into a freight forwarding contract proper or by granting an ad hoc written mandate.

If that is the case, particular attention should be paid to the operating conditions and economic terms defining the limits of and regulating the freight forwarding service and their applicability/duration within the Standard Trading Conditions.



Clause example

Taking on/accepting Freight Forwarding Contracts

At the Customer/Principal's request and based on the information transmitted by the same regarding the place of departure and destination of the freight, the type of transport required and the particulars of the Goods to be forwarded (e.g., weight, volume, size, nature and quality, worth, etc.), and any other specific instruction, the Freight Forwarder shall transmit to the Customer/Principal, even by email, a written Quotation with the description of the freight forwarding service offered, including any Accessory Operations requested, the compensation for the same, and the term of validity of the Quotation. The Quotation shall be deemed accepted by the Customer/Principal as soon as the Offer is signed and accepted in writing, confirmed by email or even by conclusive facts through the delivery of the Goods to the freight forwarder and/or to the carrier hired by the latter. Based on the Freight Forwarding Contract received from the Customer/Principal, the Freight Forwarder shall enter into one or several transport contracts with one or several Carriers, and shall carry out any Accessory Operations where so required, acting with reasonable diligence based on the Customer/Principal's specific instructions, which shall mandatorily be transmitted in writing to the Freight Forwarder.

- In this section the terms of the service may be regulated in greater detail, for instance by specifying that:
 - unless otherwise required by the customer (request for FTL, FCL, dedicated load unit), the freight forwarder may group / consolidate the goods, if necessary;
 - the goods must be delivered already properly packed by the shipper so as fit their characteristics and the type of journey, and the freight forwarder cannot be held liable in case of packing not fit for the purpose (see Article 1693 c.c.) and may have recourse against the customer in case of damage caused to the means of transport;
 - the freight forwarder may freely decide whether to accept certain types of goods (such as valuables, coins, live animals, cargo subject to CITES regulations, goods subject to IATA restrictions, inflammable, corrosive or radioactive, goods, etc.) and, in case, under which conditions;
 - the freight forwarder may refuse to accept to forward goods that are subject to restrictions and/or embargo.

In addition, the Standard Trading Conditions may specify that the freight forwarder is instructed to carry out and look after import/export customs operations. In that case, the STC should also specify the principal's corresponding obligations, namely in connection with the documentation to be provided.



Clause example

With reference to international transport contracts, if the Freight Forwarder is instructed to carry out and look after customs operations, the Principal must grant the Freight Forwarder, or the ad hoc designated declarant at customs, a specific mandate, whether with direct or indirect authority to represent, and whether or not with the possibility to confer other mandates in his turn.

The Principal shall further warrant that the documentation accompanying the Goods is genuine, complete, and free from irregularities, and that the Goods strictly correspond to the typology description, comply with applicable laws and regulations, bear the required marking, can be freely exported/imported, and are not subject to restrictions and/or embargoes.

In any case the Principal shall provide in due time all Goods-related information, data, customs codes, items and classification, and all other documents necessary to accomplish customs operations.

In the event the above documents, information, data, etc., should show any irregularity or result incomplete, the Principal undertakes to fully indemnify and hold the Freight Forwarder safe and harmless from any and all prejudice, charge, damage or expense suffered on any ground whatsoever and from any and all costs incurred to pay any sanctions, fines, penalties and/or liquidated damages to be inflicted by the relevant authorities or ensuing from any civil or criminal proceedings.



4. INSURANCE

- As is well known, under Article 1739 c.c. the freight forwarder is not obliged to take out any insurance to cover damage to the goods on behalf of whom it may concern, unless he is expressly instructed and authorised to do so by his principal/customer. Should that be the case, the Standard Trading Conditions can better detail the stipulation as in the example reproduced below.



Clause example

Insurance

If the Principal wishes to have the Goods insured against the risks of damage or loss, he may instruct and authorise the Freight Forwarder to take out insurance coverage on behalf of whom it may concern. The costs of such coverage shall remain at the charge of the Principal and shall consequently be specified in the Freight Forwarder's Quotation. In no event may the Freight Forwarder be regarded as the insurer or co-insurer. The Freight Forwarder has no obligation to act in order to obtain insurance indemnification, prevent debarment of a right by interrupting the running out of time, see to the performance of surveys and assessments, unless instructed to do so by the Principal in consideration of compensation to be specifically agreed from time to time.

Note: If the principal directly sees to the insurance coverage, it is possible to provide for the policy to include a clause of waiver of recourse action against the freight forwarder.



5. TERMS OF DELIVERY

- In this section it is possible to clarify the freight forwarder's liabilities for any delay in the departure and/or delivery of the goods.

As a rule, the freight forwarder should undertake no obligation to redeliver the goods within a definite time, as actual carriers usually undertake no responsibility in that sense: in fact, unless otherwise agreed where compliance with a peremptory deadline is required, times are always quoted as indicative, that is: Estimated time of departure/arrival (ETD/ETA). The clause may be framed as in the following example.



Clause example

Terms of delivery

Any terms of delivery or transit times stated in the Quotations and/or arrangements shall be deemed indicative only and shall in no event be mandatory. In any case, unless otherwise expressly agreed in writing, the Freight Forwarder does not warrant that the terms of departure and delivery of the Goods will be respected, and shall therefore in no event be deemed liable for any delay in the collection, transport and/or delivery of any consignment irrespective of the cause of such delay, including where the Principal has indicated particular terms of redelivery, to be inferred from the forwarding documents, although established unilaterally by the Principal. If, on the other hand, the Parties have expressly agreed mandatory terms of delivery of the Goods, indemnification may be determined in accordance with the applicable laws and international Conventions or as otherwise agreed between the Parties.





6. REMUNERATIONS, ADVANCES, LIEN ON GOODS

- In this section it is advisable to detail the remunerations agreed for the service, specifying what is to be deemed included in the quotations, consequences in case of failure to pay the agreed sums, and the regime of liabilities for any extra costs incurred in performing the service which the customer/principal must in any case refund to the freight forwarder according to Article 1720 c.c.



Clause example

Remunerations and terms of payment

The Principal undertakes to pay the Freight Forwarder the remunerations for the performance of the service agreed on entering into the Contract. The Freight Forwarder's Quotations and the stipulations regarding prices and conditions, shall exclusively and invariably refer to the services specified therein. Unless otherwise agreed, the Freight Forwarder's Quotations shall only be binding for goods that are normal in volume, size, weight, and quality in relation to the mode of transportation proposed by the Principal, and shall not, unless otherwise expressly agreed, include the automatic adjustments applied by haulage contractors to carriage compensations based on the variations in the automotive diesel fuel price as monthly recorded by the relevant Ministry pursuant to Article 6(d) of D. Lgs. No. 286 of 21 November 2005, and Article 83-bis, paragraphs 4 and 10, of Act No. 133 of 6 August 2008.

The Sender and/or the Principal shall likewise be bound to refund the Freight Forwarder of any additional costs incurred in performing the Contract, such as, for instance, in connection with road haulage vehicle stopovers, including costs for the rental of containers, swap bodies and the like, to return the goods to the warehouse, store them, and subsequently redeliver them.

If the Freight Forwarder should, in accordance with the agreed terms of contract, advance any freights, transport compensation, container rents, duties, charges, expenses, and other additional cost, on any ground whatsoever, the Principal and/or the Sender shall refund all sums due for such advances and interest on arrears [e.g., under D. Lgs. 231/2002] or legal interest for any delay.

In any event, the Principal and/or the Sender shall be bound to fully indemnify and hold the Freight Forwarder safe and harmless from any third party claims for payment of any of the above freights, duties, taxes, fines and penalties, general average contributions, charges and surcharges, or other sums, to be raised against the Freight Forwarder on any ground whatsoever.

- With reference to sea or air freights, the STC should, if necessary, provide for the refund by the sender of any costs in addition to the agreed rate, including but not limited to: additional expenses or costs payable to the carrier and/or his agents or employees and/or any third parties in connection with the requested freight forwarding following a failure to load cargo due to unavailability of the goods and/or for cause or fact of the principal and/or shipper and/or sender, or lack of labelling, lashing, securing and dunnage of cargo, including containerised goods, charges for demurrages/detentions/port storages of containers, movements, transshipments, customs inspections, etc., in the ports of departure and/or of destination, as well as any surcharges applied by shipping or airline companies, including, but not limited to, BAF, CAF, OTHC / DTHC, EBS, ODF / DDF, emergency fees, Suez Canal Surcharges or Panama Canal Transit Fees, and other additional or surcharges subject to periodic variations.

Some destinations (such as Australia, New Zealand and USA, for instance) also entail other costs for fumigation and/or special treatments of wood and/or container sanitisation, and cargo and load devices (pallets). In this connection, it should be borne in mind that consequences in case of non-compliance of the supplier/fumigator and/or of the fumigation process, may be particularly burdensome in terms of indemnification (e.g., return costs or costs of discharge of the container in another country, penalties applied by the authorities of destination, additional sanitisation costs, etc.).

Moreover, it is advisable to specify, and consider in the offer, whether the freight forwarder's duties include weighing of containers or consignments, with an eye both to SOLAS requirements and the reweighing of air freights, which entails costs in case of weight misdeclaration.



Clause example

Under the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 74), as amended by IMO resolution MSC.380 (94) of 21/11/2014 on the verification of the "Container Verified Gross Mass" (VGM) before loading (Rule VI/2), the container must be weighed by the Shipper (Sender). Consequently, the Principal and/or the Sender shall notify the container VGM to the Freight Forwarder within and no later than the deadline communicated upon Booking Confirmation. Failing notification of VGM within said deadline, the container cannot be accepted by the Terminal nor loaded, and the ensuing costs shall remain at the charge of the Principal. If the Principal intends to entrust the Freight Forwarder with the additional duty to manage the weighing procedure and record the VGM, subject to prior specific instructions and authorisation (mandate), the related cost shall be quoted separately upon request.

³ Lashing means the operation by which two or several articles are fastened to a load bed by means of lashes, belts, or straps, to prevent mobile items from moving within the container.

⁴ Securing consists in binding the cargo in all directions and senses to balance the inertial forces generated during transportation, including the phases of loading, discharge, transshipment from one transport unit to another in case of intermodal transport. In the event of unstable cargo, the risks of sliding as well as of overturning must be considered.

⁵ Dunnage is the operation aimed at stabilising cargo arranged in overlaid packages by means of loose wooden shims.



- As to the retaining lien on goods that the freight forwarder may exercise in case of non-payment of his credits, in that case the Italian civil code, under Articles 2761 and 2756 (paragraphs 2 and 3), grants the creditor a priority also on the goods included in a carriage or consignment other than those from which the credit arose, provided however that such carriage or consignment are in pursuance of one and the same contract for periodic or ongoing services.

In that connection, it is advisable to insert a clause having the following tenor.



Clause example

In the event of late or non-performance by the Principal, the Freight Forwarder shall have the right to discontinue execution of the consignments subsequent to the one from which his unpaid credits arose, or, if a consignment is already in progress, to immediately suspend his services.

The Freight Forwarder shall have priority and a retaining lien on the cargo and other goods in his possession, vis-à-vis the Principal, the Sender and any other contractual party, in connection with any credits due or becoming due, and may enforce such rights also against the receiver and/or the owner of the goods.

In addition, pursuant to the joint application of Articles 2761 and 2756, paras. 2 and 3, c.c., the Freight Forwarder shall likewise have special priority and a retaining lien in relation to all the goods and related documents of transport of the consignments subsequent to the one from which his unpaid credits arose.

- Finally, it is possible to also provide for and regulate the instance of circumstances preventing delivery owing to the receiver's refusal to accept delivery or his being untraceable. The reference piece of legislation applicable to the case in hand is Article 1686 c.c. if the Freight Forwarder acts as a Freight Forwarder-Carrier.



Clause example

If the receiver refuses to accept delivery or is untraceable, the Freight Forwarder, if promptly informed of the undelivered goods and entitled to intervene, may take the necessary or appropriate measures for the keeping of the goods and their return, acting in the name and on behalf of the Principal and/or Sender, who shall be liable for all costs of detention/demurrage/port storage and warehousing, etc., of the goods and of the containers, as well as for the risk of any loss, damage, or theft.

7. PARTIES' RESPECTIVE OBLIGATIONS AND LIABILITIES

- Standard Trading Conditions usually include a series of stipulations specifying the parties' respective obligations and ensuing liabilities, often deriving from the laws and regulations applicable to freight forwarding services .

It is advisable, therefore, not to underestimate the parties' representations and warranties and their related obligations.

For that purpose, below are reported the indications for:

- ▶ **I. The principal/sender's representations and warranties;**
- ▶ **II. The freight forwarder's obligations;**
- ▶ **III. The freight forwarder's liabilities.**

I. PRINCIPAL/SENDER'S REPRESENTATIONS AND WARRANTIES

- With reference to the freight forwarding customer/principal and/or sender/shipper (if different), the Standard Trading Conditions should specify that they must provide the freight forwarder with all accurate information necessary in view of contract performance, and undertake to hold the freight forwarder safe and harmless, as required by the law, if the information furnished to the same should result inaccurate, incomplete, or not truthful, and/or if the freight forwarder should incur any costs and/or charges in connection with performance of contract that cannot be imputed to his responsibility (e.g., in case of refusal and/or failure to collect the goods at destination, or any acts liable to generate costs for the management of the goods).



Clause example

Principal and/or Sender's obligations and liabilities

The Principal and the Sender hereby warrant as follows:

- The material elements of the Freight Forwarding (such as sender and receiver, number and seal of containers, addresses of the places of departure and destination, etc.) have been duly and accurately described in all documents of transport;
- The nature of the Goods, and the number, quantity, quality, and contents of the packages, gross weight (inclusive of the weight of packaging and pallets, and their volume), size and any other information furnished, are truthful and accurate;
- The packaging and labelling used, as well as the lashing, securing, dunnage, where directly performed by the Principal and/or Sender and/or Shipper, in relation to the goods forwarded and mode of transport, are fit for the purpose;
- The exportation or importation of the goods to be forwarded, are not, also in respect of the receiving entities, subject to any restrictions and/or embargoes established at the international (EU, UN, USA, UK, etc.) or national level; →



- The freight does not include any goods that the Freight Forwarder has declared unacceptable for transport.

The Principal and the Sender shall be liable vis-à-vis the Freight Forwarder for any damage, claim or cost possibly deriving from the infringement of the above warranties, and specifically from lack of, insufficient, or improper packaging, labelling, lashing, securing or dunnage, or failure to properly label and mark goods and packages in connection with their handling, movement, and lifting requirements (e.g., No stacking, Fragile, Do not tilt, etc.).

If the receiver refuses to accept delivery or is untraceable, the Freight Forwarder, if promptly informed of the undelivered goods and entitled to intervene, may take the necessary or appropriate measures for the keeping of the Goods and their return, acting in the name and on behalf of the Principal and/or the Sender, who shall be liable for the risk of any loss, damage, or theft.

Note: In this section, it is also possible to regulate the obligations to deliver further documents to the freight forwarder, for instance by providing that, if the goods to be forwarded are guaranteed by a documentary credit or letters of credit, the principal must promptly transmit to the freight forwarder a copy of the opening of credit, the pro forma invoices and/or the order for their prior verification, and that, if the principal fails to do so, the freight forwarder will have no liability in that connection.



II. FREIGHT FORWARDER'S OBLIGATIONS

- The Standard Trading Conditions should clearly specify the obligations to be undertaken by the Freight Forwarder.



Clause example

Freight Forwarder's Obligations

The Freight Forwarder undertakes, in pursuance of contract, to comply with the Principal's instructions, which shall be clear and in writing.

With reference to domestic haulage, the Freight Forwarder undertakes to exclusively enter into contracts (preferably in writing) with Carriers duly enrolled with the Italian National Register of Haulage Contractors (*Albo Nazionale degli Autotrasportatori per Conto Terzi*) or in any case holding the required qualifications and equipped with means fit to perform the services requested by the Principal.

⁷ Si rimanda alla sentenza della Corte di Cassazione n. 1741/1976.

III. FREIGHT FORWARDER'S LIABILITIES

As specified above, the freight forwarder will benefit from and be subject to a different liability regime, depending on the role he is undertaking in performing the freight forwarding contract. In fact, the freight forwarder proper as a rule is not liable for performance of carriage but will be solely responsible for fulfilling the authority and instructions (mandate) received by the same and for any accessory obligations, unless he is found liable for *mala electio* (i.e., negligence in selecting an adequate or reliable carrier), or *mala gestio* (i.e., negligence in meeting his statutory obligations in organising the carriage): in the latter event, if any damage to and/or loss of goods occur as a consequence thereof, he might be obliged to refund the value of the goods. The freight forwarder-carrier, vice versa, on one hand undertakes the Carrier's obligations while, on the other, benefits from the limitations of the Carrier's liability granted by the law to the latter, under Articles 1741, para. 2, and 1696 c.c. Therefore, unless otherwise agreed, the freight forwarder's liabilities may be regulated as follows depending on the role he is undertaking:

Clause example

Freight Forwarder proper's liabilities

The Freight Forwarder shall exclusively carry out the Services specified herein in his capacity as a Freight Forwarder proper. Consequently, the Freight Forwarder shall not be responsible for performance of carriage but shall solely be responsible for fulfilling the authority and instructions (mandate) received and for any accessory obligations. As a consequence, the Freight Forwarder shall not be liable for loss of or damage to the Goods and/or for any delay in their delivery.

Or

Freight Forwarder-Carrier's liabilities

The Freight Forwarder-Carrier shall be liable for any damage, average to and/or loss of the Goods entrusted to the same, pursuant to Articles 1741, para. 2, c.c., to the extent of the liability limitations set forth in Article 1696 c.c.

Or

Freight Forwarder's liabilities

The Freight Forwarder shall exclusively carry out the Services specified herein in his capacity as a Freight Forwarder proper. Consequently, the Freight Forwarder shall not be responsible for performance of carriage but shall solely be responsible for fulfilling the authority and instructions (mandate) received and for any accessory obligations. Vice versa, whenever he acts in his capacity as a Freight Forwarder-Carrier, he shall be liable for any damage to and/or loss of the Goods entrusted to the same, pursuant to Articles 1741, para. 2, c.c., to the extent of the liability limitations set forth in Article 1696 c.c.

Note: Finally, in the context of national and international freight some categories of damages may be frequently encountered in addition to those commonly regulated by the Italian law system, namely: indirect, consequential, exemplary, special, incidental, statutory, or punitive damages, arising out of or connected with the performance of freight forwarding contracts, loss of goodwill or business opportunities, loss of reputation, business interruption, cost of labour, fines and sanctions generally, and so forth. In that regard, it is advisable to insert a clause excluding the freight forwarder's liability for any indirect damages.





8. FORCE MAJEURE

- Although it is a general principle under Italian law that the person or entity bound to perform will not be liable for non-performance in case of force majeure, it is nonetheless advisable to include a specific force majeure clause, regulating the specific instances and the parties' respective obligations whenever any force majeure event should occur.

The text that follows provides an indication by way of example of how such a clause may be worded and regulated.



Clause example

Force majeure

Neither Party shall be liable for non-performance of their respective obligations hereunder whenever it is impossible for such Party to perform all or part of the Service(s) hereunder and such impossibility is to be imputed to a "Force Majeure Event", meaning the occurrence of any event or circumstance preventing either or both Parties from performing all or part of one or several of their contractual obligations hereunder and/or under the Freight Forwarding Contract, if and insofar as the Party so prevented (herein below the "Concerned Party") proves that: (a) said event or circumstance preventing the same from performing is beyond such Party's reasonable control; and (b) said event or circumstance could not be reasonably foreseen at the time of the conclusion of contract; and (c) the effects of said event or circumstance could not be reasonably avoided or overcome by the Concerned Party.

Note: Here below are some examples of instances possibly amounting to force majeure: (a) acts of God; (b) storms, floods, fire, earthquakes, adverse weather conditions, or explosions; (c) wars, invasion, hostilities (whether or not in the form of a declared war), threats or acts of terrorism, piracy, robberies, riots or other civil unrest; (d) orders or acts of government; (e) actions, embargoes or blockades in effect as from the date hereof; (f) any public authority's actions; (g) national or regional emergencies; (h) emergency situations, epidemics and pandemics; (i) strikes, work stoppages, or slowdowns or other industrial disorders. Finally, in addition to the above force majeure instances, it might be useful to consider other events beyond the freight forwarder's control as justifications for his non-performance, including, without limitation, unilateral decisions by ship owners/sealine/airline companies or captains/masters (blank sailing, port omissions, short shipments, delayed departures, delayed arrivals, etc.).



9. COMPLAINTS

- It is advisable to insert in this section a clause informing the customer of the statutory deadlines to make file complaints and/or make any qualifications upon delivery. Here below is reproduced a standard clause, by way of example.



Clause example

Complaints

Complaints for any loss, wrong delivery, average or damage, shall be made in writing and sent to the Freight Forwarder, by certified email (PEC) or by registered mail, mandatorily within the deadlines set by applicable national and international laws and regulations.

10. APPLICABLE LAW

- It is standard practice to specify the law governing the Standard Trading Conditions, by making reference to Italian law generally and, as far as the Freight Forwarder-Carrier's liability is concerned, to any applicable international conventions.



Clause example

Applicable law

Except insofar as expressly established by the Freight Forwarder with reference to liability, the validity, interpretation, construction, and performance of these Standard Trading Conditions and of the freight forwarding contracts entered into from time to time between the Principal and the Freight Forwarder, and/or the related Freight Forwarding Orders, shall be governed by Italian law.

Della collana “**I QUADERNI DI FEDESPEDI**” sono state realizzate le seguenti pubblicazioni:

IL REGIME DELLE RESPONSABILITÀ NEI TRASPORTI E NELLE SPEDIZIONI NAZIONALI ED INTERNAZIONALI

(2017) - Sezione Legale, Studio Legale Righetti

LA RAPPRESENTANZA DOGANALE E IL MANDATO

(2017) - Sezione Doganale, C-Trade

LA NUOVA NORMA ISO 9001:2015 E LE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

(2018) - Sezione Formazione, G. Comparelli

LE NUOVE FRONTIERE DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONE: E-COMMERCE, AMBIENTE, LAVORO

(2018) - Atti del convegno del 18 aprile 2018

SALUTE E SICUREZZA IN AZIENDA: ADEMPIMENTI E FORMAZIONE

(2018) - Sezione Formazione, E. Cossu

RAPPRESENTANZA FISCALE E DEPOSITI IVA

(2019) - Sezione Fiscale, Studio Pirola Pennuto Zei & Associati

WELFARE AZIENDALE TRA RESPONSABILITÀ E POTENZIALITÀ

(2019) - Atti del convegno dell'8 ottobre 2019

DEMURRAGE, DETENTION E PORT STORAGE

(2020) - Sezione Legale, Studio Legale Righetti

CONSORTIA BLOCK EXEMPTION REGULATION (BER)

(2020) - Sezione Marittima, Centro Studi FEDESPEDI

DOGANA E COMMERCIO INTERNAZIONALE

(2020) - Sezione Doganale, Atti del convegno digitale del 17 novembre 2020

LA QUALITÀ DEI MAGAZZINI DELLE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

(2021) - Centro sulla Logistica e il Supply Chain Management LIUC Business School

ORIGINE DELLE MERCI

(2021) - Sezione Doganale, a cura di Sara Armella

APPALTO E RESPONSABILITÀ SOLIDALE

(2022) - Sezione Legale FEDESPEDI

I CONTRATTI DI TRASPORTO SU STRADA

(2022) - Sezione Legale, Studio Legale Righetti

IL REGIME DELLE RESPONSABILITÀ NEI TRASPORTI E NELLE SPEDIZIONI NAZIONALI E INTERNAZIONALI

(2022) - Sezione Legale, Studio Legale Righetti

KPI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

(2023) - FEDESPEDI Giovani, Green Transition Hub - LIUC

IL VALORE IN DOGANA

(2024) - Customs & Tax Advisory Body, a cura di Fabrizio Vismara, Squire Patton Boggs, e Marina Zanga

COMPLIANCE E MODELLO 231
(2024) - Legal Advisory Body

SAFETY IN LOGISTICS - ADEMPIMENTI E FORMAZIONE DEI DIPENDENTI
(2024) - a cura di Elena Cossu

**VADEMECUM PER IL REPORTING DI SOSTENIBILITÀ
PER LE IMPRESE ASSOCIATE A FEDESPEDI**
(2025) - a cura di FEDESPEDI Giovani

GUIDA PRATICA ALLA REDAZIONE DELLE CONDIZIONI GENERALI DI SPEDIZIONE
(2025) - a cura del Legal Advisory Body di FEDESPEDI



#MovingTradeTogether

Costruiamo insieme il futuro delle imprese di spedizioni internazionali, dal 1946

Gli spedizionieri internazionali sono partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese e solution provider in grado di sviluppare modelli innovativi di supply chain - green, efficienti e resilienti - con il supporto delle tecnologie più evolute.

Ogni giorno, con professionalità e competenza, organizzano il trasporto delle merci per mare, terra e cielo, generando un fatturato di 15 miliardi l'anno - il 20% del fatturato italiano dell'intero settore logistico - dando lavoro a circa 50.000 addetti.

Fedespedi è dal 1946 l'unica organizzazione imprenditoriale in Italia che rappresenta e tutela gli interessi delle imprese di spedizioni internazionali (sono associate oltre il 90% del totale delle aziende del settore operanti in Italia).

La sua missione è rappresentare la categoria presso istituzioni e stakeholder e promuovere quotidianamente la crescita delle sue imprese, con servizi di qualità in tutti i settori di interesse aziendale.

Presente oggi sul territorio nazionale con oltre trenta associazioni territoriali, Fedespedi aderisce a Confetra, CLECAT e FIATA rispettivamente a livello nazionale, europeo e mondiale.

Fanno parte di Fedespedi: Anama (Associazione Nazionale Agenti Merci Aeree), Antep (Associazione Nazionale Terminalisti Portuali) e Fisi (Federazione Italiana Spedizionieri Industriali).

Associazioni affiliate:



A.N.T.E.P.



FEDESPEDI aderisce a:



 **FEDESPEDI**

www.fedespedi.it - www.linkedin.com/company/fedespedi