

# LexTrasporti

Mensile di diritto divulgativo

**Direttore Responsabile:** Luca Florenzano **Comitato di direzione:** Giorgio Berlingieri e Luca Florenzano **Vicedirettrice:** Cecilia Vernetti.

**Comitato Scientifico:** Giorgia Boi, PierAngelo Celle, Massimo Deiana, Mauro Ferrando, Marcello Ghelardi, Andrea La Mattina, Marco Lopez De Gonzato, Aldo Mordiglia, Emilio Piombino, Carlo Rossello, Leopoldo Tullio, Marco Turci, Sergio Turci, Enrico Vergani. **Comitato di redazione:** Daniela Aresu, Guglielmo Camera, Simona Coppola, Daniela D'Alaura, Francesca D'Orsi, Massimiliano Grimaldi, Anna Masutti, Margherita Pace, Claudio Perrella, Fabio Pieroni, Barbara Pozzolo, Chiara Raggi, Andrea Tracci.

Le Novità della nostra pubblicazione proseguono anche quest'anno e nei nostri programmi c'è la ferma volontà di offrire ai nostri lettori un panorama sempre più completo ed articolato sulle diverse modalità di trasporto anche attraverso punti di vista diversi dei nostri Redattori sullo stesso tema perché riteniamo che il "diritto" non sia solo divulgabile ma sia anche vivo attraverso il confronto delle diverse esperienze professionali e tecniche. In questo numero diamo il benvenuto all'avv. Anna Masutti, avvocato del foro di Bologna e professore straordinario di Diritto della Navigazione nell'Università di Bologna che seguirà la rubrica sul tema. Inoltre abbiamo il piacere della collaborazione del avv. Carlo Rossello dello studio BFP nonché professore dell'Università di Genova e dell'avv. Serena Giovinnelli dello studio Cimmino Carnevale De Filippis che arricchiscono questo numero con i loro elaborati e che ci auguriamo di poter ospitare in futuro. Vi segnaliamo inoltre che riprenderanno da maggio le nostre conversazioni sul mondo dei trasporti (L.F.)



Avv. Anna Masutti

Studio Legale Lexjus Sinacta

## Handling aeroportuale

**Handling aeroportuale: la nuova circolare Enac sulla certificazione e la nullità delle clausole limitative di responsabilità stabilite negli accordi di ground-handling.**

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Enac) ha adottato il 22 novembre 2013 la nuova circolare (APT – 02B) sulla 'Certificazione e sorveglianza dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra'. Come si evince dalle premesse del testo in esame, l'esigenza di approvare un nuovo documento è sorta, innanzitutto, dalla necessità di conformare la disciplina in vigore alle varie pronunce giurisprudenziali intervenute negli anni successivi all'approvazione della precedente edizione. Inoltre, il nuovo testo tiene conto del processo di decentramento delle attività di Enac avviato da tempo a favore delle direzioni

aeroportuali, anche con riguardo alle procedure per il rilascio della certificazione degli operatori. Altro significativo elemento di novità è dato dalla nuova disciplina sulle modalità di rilascio della certificazione ai consorzi tra imprese operanti nel settore (art. 9). Tra le novità della circolare spicca senz'altro quanto stabilito all'art. 8.2, intitolato 'Assicurazione'. Mentre il primo comma dell'articolo 8.2, laddove ribadisce che l'operatore deve dimostrare di possedere la copertura assicurativa adeguata ai rischi connessi all'esercizio dell'attività, ai servizi erogati ai vettori e ai mezzi utilizzati, non si discosta sostanzialmente da quanto stabilito da Enac in precedenza (anche se ora, come si è detto, vi sono maggiori riferimenti alle competenze delle direzioni aeroportuali), il comma 2 appare sicuramente innovativo. Quest'ultimo stabilisce che "Secondo il combinato disposto degli art. 2050 c.c. ('Responsabilità per l'esercizio di attività pericolose') e 1229 c.c. ('Clause di esonero da responsabilità'), a salvaguardia delle posizioni giuridiche riconosciute dall'ordinamento, qualsiasi eventuale clausola di esonero dalla responsabilità contenuta nel contratto relativo allo svolgimento del servizio è nulla". L'art.8.2 ha riguardo alla circostanza che gli operatori dei servizi di *ground-handling* di regola adottano, nei rapporti contrattuali con i vettori, la regolamentazione contenuta nello IATA Standard Ground Handling Agreement (SGHA). Tale accordo standard, elaborato in sede IATA, all'articolo 8 contiene una clausola di esclusione dalla responsabilità che, oltre a sollevare l'operatore di *handling* dalla stessa per i danni materiali, si estende anche ad eventi quali "danneggiamento, morte, ritardo, lesioni e infortuni", di persone che a vario a titolo sono a bordo dell'aeromobile o che si trovano in ambito aeroportuale. L'esclusione viene meno solo in caso di condotta dell'*handler* che sia straordinariamente negligente al punto da sconfinare nella temerarietà (la disposizione recita infatti "with intent to cause damage, death, delay, injury or loss or recklessly and with the knowledge that damage, death, delay, injury or loss would probably result"). La giurisprudenza, alla quale evidentemente Enac ha inteso rinviare, afferma che le clausole di esonero di responsabilità in caso di lesioni o pregiudizio per l'integrità fisica o morale di un essere umano sono radicalmente nulle, non solo in caso di colpa grave, ma anche in caso di "colpa lieve" (vedi, ad esempio, Corte di Cassazione Sez. III, 3 febbraio 1999, n. 915). L'Enac, come si è visto sopra, ha quindi tenuto conto della incompatibilità di tale

disciplina con il nostro ordinamento e con le norme imperative esistenti. Come è noto l'art.1229 del codice civile stabilisce la nullità degli accordi o delle disposizioni contrattuali che escludono la responsabilità di una delle parti in caso di "dolo o colpa grave", e la disposizione è unanimemente considerata espressione di un principio di ordine pubblico, essendo volta a garantire il rispetto dei doveri fondamentali di lealtà e correttezza nell'esecuzione del contratto e a garantire un tutela minima dei diritti delle parti (così ad es. Bianca, in *Diritto civile*, V, Milano, 1994, 65). Inoltre, l'ENAC ha fatto espresso rinvio, nell'articolo 8.2 della circolare in esame, al carattere pericoloso delle attività svolte in ambito aeroportuale richiamando l'articolo 2050 c.c. Sul punto si è già da tempo espressa la nostra giurisprudenza che ha ritenuto il prestatore dei servizi di *handling* soggetto ad un regime di responsabilità particolare ed assoluta, che prescinde da un'eventuale colpa o comportamento negligente (si veda Tribunale di Genova, 5 ottobre 2001, Tnt Express Ltd. c. Autorità Portuale di Genova, in *Danno e Resp.*, 2002, 160). L'Ente per l'Aviazione civile ha evidentemente tenuto conto anche del sistema di gestione della sicurezza (SMS) dell'aeroporto che ha trovato applicazione negli aeroporti nazionali con circolare APT- 22 del 17.3.2006 e che impone agli operatori aeroportuali di adottare elevati standard di sicurezza nell'esecuzione delle relative operazioni.

**L'art. 8.1** dello IATA-SGHA, intitolato "Responsabilità e risarcimento", afferma che: "Except as stated in Sub Article 8.5, the Carrier shall not make any claim against the Handling Company and shall indemnify it (subject as hereinafter provided) against any legal liability for claims or suits, including costs and expenses incidental thereto, in respect of: a) delay, injury or death of persons carried or to be carried by the Carrier; b) injury or death of any employee of the Carrier; d) damage to or loss of property owned or operated by or on behalf of the Carrier and any consequential loss or damage; arising from an act or omission of the Handling Company in the performance of this Agreement unless done with intent to cause damage, death, delay, injury or loss or recklessly and with the knowledge that damage, death, delay, injury or loss would probably result (...)". **Article 8.5** stabilisce che: "Notwithstanding Sub-Article 8.1.(d) the Handling Company shall indemnify the Carrier against any physical loss of or damage to the Carrier's Aircraft caused by the Handling Company negligent act or omission provided always that the Handling Company's liability shall be limited to any such loss of or damage to the Carrier's Aircraft in an amount not exceeding the level of deductible under the Carrier's Hull All Risk Policy which shall not, in any event, exceed USD 1,500,000 except that loss or damage in respect of any incident below USD 3,000 shall not be indemnified" (...).



Avv. Carlo Rossello  
Studio Legale BFP

## La rapina ricade entro il rischio di impresa del vettore, e può integrarne la colpa grave.

Una recente sentenza di merito (Trib. Prato, 22-4-2013) fornisce lo spunto per una ricognizione aggiornata su un tema che si può sintetizzare nei seguenti interrogativi. Secondo la casistica giurisprudenziale degli ultimi anni, può ancora sostenersi che la rapina perpetrata ai danni del vettore integri un'ipotesi di caso fortuito, tale da escludere la responsabilità del vettore medesimo ai sensi dell'art. 1693 cod. civ. E, una volta assegnata risposta al primo quesito, può darsi il caso che la rapina non soltanto non integri un'esimente da responsabilità, ma addirittura comporti una colpa grave del vettore, con conseguente perdita del beneficio del limite di responsabilità vettoriale? Anticipando da subito le conclusioni, l'orientamento che si registra dalla giurisprudenza applicativa è quello di ricondurre il rischio di rapina entro la sfera del rischio di impresa tipico dell'attività di trasporto, addossato al vettore in termini di responsabilità oggettiva, salvo il caso di assoluta imprevedibilità e inevitabilità dell'evento in questione. Viene in tal modo meno la distinzione in precedenza operante tra il furto, tendenzialmente fatto rientrare nella responsabilità *ex recepto* del vettore, e la rapina, rispetto alla quale in precedenza la regola era quella dell'esimente da responsabilità. La giurisprudenza prevalente, forte di un indirizzo consolidato ormai da un trentennio (si cfr. la ormai storica pronuncia "pilota" Cass., 10 giugno 1982, n. 3537, in *Riv. Giur. Circolaz. Trasp.*, 1982, pag. 1092), e via via sempre rafforzato, esclude che il verificarsi di una rapina a danno del vettore possa integrare – di per sé solo – gli estremi del "caso fortuito/forza maggiore", dalla cui prova la normativa di riferimento (art. 1693, 1° comma, cod. civ.; art. 17 Convenzione C.M.R.) fa discendere l'esonero della responsabilità in capo al vettore. Di recente si cfr. Cass. 21-4-2010, n. 9439, secondo la quale, in materia di trasporto, la presunzione di responsabilità del vettore per la perdita delle cose trasportate, prevista dall'art. 1693 c.c., può essere superata soltanto mediante la prova che la perdita sia dipesa da caso fortuito, ricomprendendosi in tale causa esimente la forza maggiore e il fatto del terzo, i quali escludono la suddetta responsabilità solo quando, secondo il criterio

dell'ordinaria diligenza, rapportato alle modalità dell'accaduto e alle condizioni di tempo e di luogo, si versi nell'ipotesi di un evento **imprevedibile** o al quale il vettore sia nell'impossibilità di opporsi (**inevitabile**). Con la conseguenza che l'impossessamento della merce trasportata a seguito di rapina non può configurarsi come causa liberatoria della responsabilità del vettore quando, appunto, le circostanze di tempo e di luogo in cui la sottrazione con violenza o minaccia si sia verificata siano state tali da renderla prevedibile ed evitabile [conformi in precedenza, a riprova di un orientamento ormai consolidato, Cass., 13-5-2009, n. 11024, in *Dir. trasporti*, 2010, 1, pag. 205, la quale enfatizza i doveri di diligenza professionale qualificata (art. 1176, 2° comma, cod. civ.) del vettore finalizzati ad evitare o diminuire il rischio di perdita del carico; Cass., 27-3-2009, n. 7533, in *Dir. mar.*, 2009, pag. 494 e in *Giust. civ.*, 2010, pag. 983; Cass., 9-8-2007, n. 17478; Cass., 8-8-2007, n. 17389; Cass., 28-11-2003, n. 18235, in *Giust. civ.*, 2004, I, pag. 2282; Cass., 23-3-2001, n. 4236, in *Dir. mar.*, 2003, pag. 1288; Cass., 21-12-1999, n. 14397, in *Dir. mar.*, 2001, pag. 744 ss., Cass., 7-10-1996, n. 8750, in *Danno e responsabilità*, 1997, pag. 259 e in *Riv. Giur. Circolaz. Trasp.*, 1998, pag. 224 con nota di MEOTI, *In tema di responsabilità del vettore per perdita del carico conseguente a rapina*; Cass., 8-8-1996, n. 7293, in *Dir. trasp.*, 1998, pag. 105; Cass., 7-9-1992, n. 10262, in *Dir. mar.*, 1993, pag. 693 con commento di PIERONI - OPPICELLI, *Note sulla responsabilità del vettore terrestre con particolare riferimento all'evento rapina, ove richiami alla giurisprudenza anteriore*]. Le pronunce richiamate richiedono in sostanza al vettore la prova di avere adottato, tra le varie possibili modalità ordinarie del trasporto, quelle più idonee a garantire la puntuale esecuzione del contratto e che l'evento-rapina fosse in definitiva inevitabile in relazione a un parametro valutativo della diligenza da apprezzarsi, in caso di vettore professionale, alla stregua dei parametri di diligenza qualificata di cui all'art. 1176, 2° comma, cod. civ. Ancora più significativa ed esplicita in chiave di responsabilità oggettiva da rischio di impresa è Cass., 8-8-2007, n. 17398, la quale si segnala per l'affermazione secondo cui «la responsabilità contrattuale del vettore va

individuata in base a criteri analoghi a quelli applicabili in tema di responsabilità extracontrattuale per rischio di impresa (art. 2049 c.c.), avvicinandosi alle fattispecie di responsabilità oggettiva». Tale pronuncia sottolinea come i rischi di furto e di rapina siano tipici delle attività di autotrasporto. Pertanto, non il mero verificarsi di tali eventi consente di assolvere il vettore da responsabilità, ma solo il fatto che essi si presentino o si svolgano con aspetti e modalità talmente atipici, abnormi e inconsueti da doversi ritenere del tutto imprevedibili e inevitabili a priori; o relativamente ai quali l'attività di prevenzione sia da ritenere inesigibile, perché tale da imporre costi sproporzionati al rischio del loro verificarsi, o alla natura e alle dimensioni dell'impresa. E' allora d'obbligo il richiamo alle nitide riflessioni tracciate già all'inizio degli anni '60 del secolo scorso da Trimarchi (P. TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1961, pag. 169 ss.), il quale, analizzando il rischio di impresa con gli strumenti dell'analisi economica del diritto, distingue tra "fortuito interno" e "fortuito esterno". Il primo è l'evento che, pur coincidendo con il fatto del terzo o con l'evento naturale che gli anglosassoni definirebbero "Act of God", rientra tuttavia fra i rischi tipici e connaturati alla particolare attività di impresa considerata, e va pertanto addossato a quest'ultima per ragioni di efficienza economica. L'impresa risulta infatti il soggetto meglio in grado, se non di prevenire, quantomeno di prevedere statisticamente detti rischi, e di distribuirli sulla collettività attraverso lo strumento dell'assicurazione di responsabilità civile, mediante il ricarico sugli utenti dei costi assicurativi. Per fare un esempio fra i tanti, può definirsi come "fortuito interno" l'esplosione di una nave cisterna colpita da un fulmine. Infatti, il rischio in questione rientra tra quelli alla luce dei quali il trasporto di idrocarburi è considerato attività pericolosa ai sensi dell'art. 2050 cod. civ., ed è razionale che chi esercita detta attività ne risponda su base rigorosamente oggettiva (e cioè pur in assenza di alcuna colpa/negligenza). Diverso sarebbe il caso (e si tratterebbe del c.d. "fortuito esterno"), se la petroliera di cui all'esempio che precede fosse esplosa in conseguenza di un attacco terroristico, di un evento bellico o di una catastrofe naturale di



altro tipo (es.: terremoto). In tutte queste ipotesi il relativo rischio va considerato estraneo a quelli tipici e connaturati all'attività di impresa considerata, e come tale non è razionalmente gestibile dall'impresa stessa, che per tale ragione va esonerata da responsabilità. Traendo le fila della casistica sopra richiamata resa con riguardo al trasporto domestico (art. 1693 cod. civ.), può dirsi definitivamente accolto in giurisprudenza il principio in base al quale la responsabilità *ex recepto* del vettore si

configura nella sostanza come responsabilità oggettiva per rischio di impresa; responsabilità giustificata dal fatto che è il solo vettore che organizza – su base professionale – le modalità di esecuzione del trasporto. Da tale postulato consegue, con specifico riguardo all'evento/rapina, che quest'ultima può costituire "caso fortuito" – e quindi esimente della responsabilità *ex recepto* del vettore – solo quando in concreto essa rivesta, per le modalità concrete in cui è avvenuta, i caratteri di evento assolutamente imprevedibile e inevitabile. Va rimarcato come un orientamento identico si rinviene nelle pronunce straniere rese in regime di trasporto internazionale di merci su strada governato dalla Convenzione di Ginevra 19-5-1956 (C.M.R.) a proposito della configurabilità o meno della rapina come fortuito quale previsto dall'art. 17 C.M.R.: si vedano G. SILINGARDI-A. CORRADO-A. MEOTTI-F. MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, Torino, Giappichelli, 1994, pag. 160. Si tratta, evidentemente, di una valutazione oggettiva e astratta, da condursi *ex ante*, tenendo conto delle circostanze di fatto e delle misure cautelative adottate (o meno) dal vettore, come imposto dallo specifico obbligo di diligenza professionale (qualificata) *ex art. 1176, 2° comma, cod. civ.*, al fine di evitare la possibile consumazione del reato. Sotto il profilo dell'onere della prova, grava sul vettore che invoca il caso fortuito l'onere di provare l'inevitabilità e imprevedibilità dell'evento rapina. Assegnata così risposta al primo quesito impostato in apertura, si può passare (per concludere) al secondo: può, in presenza di una rapina consumata ai danni del trasportatore, configurarsi una colpa grave di quest'ultimo, con l'effetto di escludere il beneficio del limite di responsabilità vettoriale? Al riguardo si segnala la sentenza citata in apertura (Trib. Prato, 22-4-2013), resa in relazione a un trasporto internazionale su strada soggetto alla Convenzione C.M.R. In una fattispecie di rapina ai danni del vettore, tale decisione non soltanto ha escluso che ricorresse l'esimente del caso fortuito, ma – in considerazione delle circostanze concrete in cui si è verificato l'evento (l'autista al quale era materialmente affidata la merce aveva sostato durante la notte su strada statale non sorvegliata, senza alcun preventivo mezzo di difesa se non la sua sola presenza fisica) – ha sancito la colpa grave del vettore stesso per l'omessa adozione delle misure idonee a evitare il rischio di rapina, con conseguente disapplicazione del limite di responsabilità vettoriale invocato da quest'ultimo. Del resto, in precedenza (e più autorevolmente) si era espressa in identici termini – e cioè nel senso di escludere l'applicabilità del limite risarcitorio pur in una fattispecie di rapina allorché sia accertata la colpa grave del vettore – la giurisprudenza di legittimità: si cfr. Cass., 27-3-2009, n. 7533, in *Dir. mar.*, 2009, pag. 494 (che conferma App. Genova, 6-7-2004).



avv. Giancarlo Soave  
Studio Legale Soave

## Riflessioni sul concetto di Colpa Grave.

I limiti di responsabilità previsti in materia di trasporto dalla legislazione nazionale ed internazionale in favore del vettore (sia esso marittimo, terrestre, aereo o ferroviario) si fondano sostanzialmente su un concetto di tipo premiale. Il limite di responsabilità è infatti un beneficio che discende direttamente dalla legge (questo è il premio) ma può essere concesso solo in favore di un soggetto il cui comportamento sia privo di censure (prevedendo quindi un concetto meritocratico). La meritevolezza ha quindi ad oggetto il comportamento tenuto dal vettore durante l'esecuzione della prestazione; in particolare, consiste in una valutazione in termini di assenza di dolo (ossia la volontà di cagionare il sinistro o procurare il furto, ipotesi nella pratica più remota) o di colpa grave (intesa come negligenza inescusabile). In pratica il vettore perde lo scudo del limite di responsabilità qualora il sinistro sia stato da lui volontariamente causato o negligenzemente non impedito. La valutazione sul comportamento del vettore spetta ovviamente, di volta in volta, al giudice. Nella prassi è stato attribuito sempre più di frequente in capo al vettore (con un orientamento che ormai è abbastanza consolidato nella giurisprudenza, soprattutto di merito) l'addebito di colpa grave, negando di conseguenza l'applicazione del limite di responsabilità, sulla base del concetto di prevedibilità ed evitabilità del sinistro. In poche parole, se il sinistro era prevedibile ed evitabile dal vettore (con una valutazione prognostica che, però, viene giocoforza effettuata a posteriori), allora deve configurarsi la colpa grave. Sebbene queste aperture giurisprudenziali avessero, in molti casi, l'intento pratico di bilanciare i rispettivi interessi e supplire alle inadeguatezze del limite (che essendo parametrato al peso della merce, determinava dei risarcimenti quasi irrilevanti per, ad esempio, il settore della moda), l'ampliamento indiscriminato del concetto di colpa grave ha portato ad alcune distorsioni che, di fatto, hanno condotto a sperequazioni di trattamento ed ingiustizie sostanziali. Basti ricordare che la

rapina ai danni del camionista (anche con modalità particolarmente violente e repentine) sia stata ricondotta in numerose pronunce all'interno del concetto di colpa grave. Viste le notevoli e gravose conseguenze che derivano dalla mancata applicazione del limite di responsabilità (a volte la forbice con il valore reale della merce è davvero notevole), la valutazione in termini di colpa grave non dovrebbe però prescindere da una valutazione sulla effettiva responsabilità del soggetto. Questo assunto potrebbe apparire tautologico ma, purtroppo, non è così. Capita infatti sovente nella pratica (nel mercato nazionale dell'autotrasporto italiano il fenomeno ha assunto caratteristiche e proporzioni fuori controllo) che il primo vettore (quello cioè contrattuale) affidi a sua volta l'esecuzione del trasporto ad un altro trasportatore, dando il via alla così detta catena del sub-trasporto (la filiera è molto lunga e non è sempre facile ricostruire tutti i passaggi). In caso di furto o danno avvenuto a mani del sub-trasportatore, il primo vettore risponderà del danno nei confronti del proprio mandante/committente in forza delle disposizioni dell'art. 1228 c.c.. Tale norma stabilisce che il debitore, che si avvalga di terzi nell'esecuzione della prestazione, risponda anche dei fatti dolosi o colposi di costoro. In punto responsabilità dunque *nulla quaestio*. Ma qual è l'atteggiamento della giurisprudenza per quanto riguarda la valutazione di colpa grave ed il conseguente beneficio del limite di responsabilità? Sul punto la giurisprudenza tende a traslare in modo quasi automatico in capo al primo vettore l'eventuale addebito di colpa grave a carico del sub vettore. In poche parole il primo vettore risponderà della colpa grave del sub vettore per il solo fatto di avergli conferito l'incarico ed aver delegato la prestazione. Il ragionamento dei tribunali, in sostanza, è il seguente: se è in colpa grave il sub-vettore lo è anche il vettore contrattuale. Tale automatismo, ad avviso dello scrivente, è alquanto discutibile. Se infatti la colpa grave era, nelle intenzioni del legislatore, una valutazione sul comportamento tenuto dal soggetto nella fattispecie, non si potrà prescindere, nella attribuzione di un tale giudizio, da un'analisi concreta del comportamento tenuto dallo stesso. Altrimenti il concetto di colpa grave perderebbe ogni connotato di soggettività in favore di una attribuzione di tipo oggettivo. Nell'auspicio dunque di una sensibile cambio di rotta sul punto da parte della giurisprudenza, si dovrebbe operare di volta in volta un distinguo tra vettore contrattuale e vettore effettivo: il primo (se

esente da censure) dovrebbe poter beneficiare del limite anche qualora al secondo sia imputabile la colpa grave.

Segnalaci le Tue osservazioni su questo numero e/o inviaci i tuoi quesiti al seguente indirizzo email:

[info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com)



Avv. Simona Coppola

Studio Legale Garbarino Vergani

## Dove Finiscono i rifiuti delle navi?

**S**empre maggiore è l'attenzione generale alle tematiche ambientali ed alla salvaguardia del nostro patrimonio naturale. Crescente è l'interesse degli Armatori italiani verso le "green ships" e la cd. "green economy". Nell'ambito della tutela ambientale nel settore marittimo rientra certamente lo smaltimento dei rifiuti di bordo. In effetti, se si pensa a quante navi circolano nel mondo, a quante persone esse trasportano tra passeggeri ed equipaggio, alle merci trasportate e potenzialmente al danno che un non corretto smaltimento dei rifiuti è suscettibile di arrecare al mare ed al nostro ambiente in generale, questo tema, non proprio tra i maggiormente trattati, assume immediatamente ai nostri occhi una enorme importanza. La disciplina dello smaltimento dei rifiuti e della riduzione degli scarichi in mare dei residui del carico prodotti dalle navi seguono le normative in materia di smaltimento dei rifiuti in generale, (che sono legate alla tipologia di rifiuto da trattare), e si completano con i dettami normativi atti a garantire, nei vari Stati, la disponibilità e la fruibilità degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti e dei residui. Una nave, durante il suo esercizio, può impattare in maniera significativa sull'ambiente sia per il livello di inquinamento che produce, sia per i rifiuti che a bordo vengono necessariamente prodotti in quanto luogo in cui vivono, lavorano o viaggiano delle persone e, non di meno, per le attività commerciali e di movimentazione condotte nei porti, che producono rifiuti di varia natura e, spesso, pericolosi. Molto importante è quindi che i rifiuti non finiscano in mare e che vengano, viceversa, trattati in maniera adeguata all'interno dei porti di approdo. La normativa italiana relativa agli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico è contenuta nel **Decreto Legislativo 24 giugno 2003 n. 182** che recepisce la Direttiva CE n. 59/2000 "Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico". Detto decreto definisce in modo puntuale l'ambito di applicazione e le modalità di gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi ovvero all'interno delle aree portuali dovute alla movimentazione delle merci. Il decreto in riferimento si applica alle navi di qualsiasi tipo compresi i galleggianti, i

pescherecci e le imbarcazioni da diporto. Sono escluse le navi militari da guerra ed ausiliarie e le altre navi possedute o gestite dallo Stato se impiegate solo per servizi statali e non commerciali, per cui si applicano, ai medesimi scopi, normative differenti. Ai fini del decreto sono definiti "rifiuti prodotti dalle navi": le acque reflue ed i residui diversi dai residui del carico, comprese le acque di sentina, prodotti a bordo di una nave e che rientrano nell'ambito di applicazione degli allegati I, IV e V della Marpol 73/78, nonché i rifiuti associati al carico di cui alle linee guida definite a livello comunitario per l'attuazione dell'allegato V della Marpol 73/78. Si intendono, invece, "residui del carico", ai fini dell'applicazione del decreto in parola, i resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a bordo della nave nella stiva o in cisterne e che permane al termine delle operazioni di scarico o di pulizia comprese le acque di lavaggio (cd. *slop*) e le acque di zavorra, qualora venute a contatto con il carico o suoi residui ed eventuali eccedenze di carico. Per espressa previsione della normativa in commento, ogni porto deve essere dotato di **impianti e di servizi portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico adeguati** in relazione alla classificazione dello stesso porto, laddove adottata, ovvero in relazione al traffico registrato nell'ultimo triennio, al fine di assicurare che i rifiuti ed i residui siano "conferiti" rapidamente agli impianti, evitando ingiustificati ritardi e garantendo, nel contempo, standard di sicurezza per l'ambiente e per la salute dell'uomo. La capacità degli impianti portuali di raccolta deve essere commisurata al tipo ed al quantitativo di rifiuti e di residui del carico prodotti o provenienti dalle navi che di regola approdano nel porto, e deve tener conto della ubicazione e delle dimensioni del porto e della tipologia di navi che vi fanno scalo. Il Comandante della nave, che fa scalo nel porto, deve conferire i rifiuti ed i residui prima che la nave salpi dal porto di approdo. Detti rifiuti e residui devono essere inviati immediatamente agli impianti di stoccaggio e smaltimento. E' però ammesso, in deroga alla regola generale appena menzionata, che la nave, possa proseguire verso il porto successivo senza conferire i propri rifiuti agli impianti di smaltimento, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima che può concederla solo dopo aver accertato che la nave abbia una capacità di stoccaggio sufficiente per i rifiuti già prodotti e quelli stimati fino all'approdo successivo, per evitare il rischio che i rifiuti vengano scaricati in mare. E' opportuno rilevare che, ai sensi dell'art. 18 della legge n. 81/1994, il soggetto pubblico o privato che intenda realizzare un impianto fisso di raccolta deve preventivamente ottenere il rilascio di una apposita concessione demaniale da parte dell'autorità competente; parimenti soggette a concessione sono le **operazioni di gestione dei rifiuti** (trasporto, carico e scarico, ecc.). Le Autorità Portuali o, laddove non istituite, le

Autorità Marittime, inoltre, disciplinano e vigilano sull'espletamento delle operazioni portuali e dei servizi portuali inerenti alla gestione dei rifiuti. La presente legislazione stabilisce che gli scarichi di sostanze inquinanti effettuati dalle navi costituiscono in principio un'**infrazione penale**. Pertanto il Comandante di una nave, battente qualsiasi bandiera, nonché i membri dell'equipaggio, il proprietario e l'Armatore della nave, nel caso in cui la violazione sia avvenuta con il loro concorso, che dolosamente o colposamente violano le disposizioni del decreto in argomento e delle normative che lo richiamano sono puniti penalmente anche con l'arresto nelle misure stabilite dalle leggi in materia e che, negli ultimi anni, si sono considerevolmente inasprite.



avv. Guglielmo Camera

Studio Legale Camera Vernetti

## La "Sue & Labour" nel diritto assicurativo inglese

**T**ale istituto, proprio del diritto assicurativo marittimo inglese, è governato dal Marine Insurance Act 1906 e si concreta in un obbligo di mitigazione del danno a carico dell'assicurato in caso di verificarsi di un sinistro assicurato. La ragione dell'esistenza di tale obbligo è spiegata molto bene in un famoso caso giurisprudenziale inglese (Atchinson v. Lohre) in cui la corte ha affermato chelo scopo è quello "di incoraggiare e di indurre l'assicurato ad attivarsi e per tale motivo gli assicuratori si obbligano a pagare qualsiasi spesa in cui l'assicurato sia incorso, quando tali spese siano ragionevolmente incorse per la salvezza del bene assicurato a fronte di perdite o danni". L'articolo 78 (4) del MIA 1906 prevede che sia "in tutti i casi dovere del assicurato e dei suoi agenti adottare quelle misure che possano essere ragionevoli al fine di evitare o mitigare un danno". Tale previsione è stata implementata nelle *Institute Clause* sin cui sono state aggiunte le parole "i suoi ausiliari" ed estendendo quindi tale obbligo non solo all'assicurato e al suo agente ma anche a tutti quei soggetti che agiscono per conto dell'assicurato. Tale obbligo grava per altro solo su tali soggetti e non può essere esteso a soggetti terzi. Un esempio potrebbe essere quello dei soccorritori marittimi che - quando agiscono su base volontaria ed extracontrattuale (cd. "common law salvage") - non possono essere considerati quali ausiliari dell'assicurato e sono esenti dall'obbligo di S&L. Di converso un assicuratore che abbia

visita il nostro sito

**www.lextrasporti.com**

esso stesso preso delle iniziative volte a mitigare il danno non sarebbe in grado di chiedere il rimborso di tali spese all'assicurato. La ragione di ciò è, per usare le parole utilizzate in un famoso caso inglese, che *"l'assicuratore ha fatto ciò che l'assicurato avrebbe fatto esso stesso e che quindi avrebbe potuto recuperare in base alla polizza"*. Si osserva poi che dal momento che l'articolo 78 del MIA 1906 menziona la parola *"assicurato"* e non invece l'armatore, tale obbligo ricadrebbe anche sul creditore ipotecario (cd. *mortgagee*) che abbia contratto una polizza anche nel suo interesse. Come detto sopra la S&L implica che si sia già verificato un sinistro (causato da un rischio assicurato). In tale contesto l'assicurato, i suoi ausiliari ed agenti dovrebbero intraprendere quelle azioni mirate a prevenire che il danno si aggravi e quindi, per esempio, che un' avaria particolare si evolva in una perdita totale. Un esempio di scuola è quello dei costi extra necessari per fare asciugare della merce bagnatasi nel corso di una tempesta in difetto del quale tali merci diverrebbero una perdita totale. È, comunque, opportuno prestare attenzione allo scopo per cui tali spese siano state effettuate. Per esempio non sono state ritenute ricadenti nella copertura S&L le spese di accertamento in bacino -seppur tale attività sia stata sollecitata dall'assicuratore- poiché tale perizia avrebbe semplicemente accertato l'estensione del danno e non avrebbe certamente contribuito a minimizzarlo. L'aspetto fondamentale della S&L è che il sinistro che ha dato origine alla necessità di incorrere in tali spese sia un sinistro coperto a termini di polizza. Pertanto non sono state ritenute coperte come tali le spese incorse per ricondizionare un carico in sacchi, dopo che questi si erano rotti a causa del ritardo della nave; ritardo che è un sinistro non coperto. È evidente che nelle polizze *"all risks"* l'ambito della copertura di S&L è più ampio. Per esempio è stato sostenuto che i costi in cui è incorso l'assicurato per recuperare i suoi container assicurati a seguito del fallimento di una terza parte fossero da considerarsi S&L poiché, diversamente, tali container sarebbero stati oggetto di furto, uso improprio o soggetti ad esecuzione o ad altri rischi non espressamente esclusi dalla polizza. Ulteriore aspetto di cui occorre tenere conto per considerare se determinate spese siano recuperabili in base alle S&L è quello relativo alla ragionevolezza delle misure intraprese. Con ciò si intende che al momento di decidere se e quali azioni intraprendere l'assicurato debba tenere in considerazione tutte le circostanze del caso in quel momento. Ai fini di valutare la ragionevolezza delle misure intraprese in una decisione inglese si è quindi affermato che gli assicuratori non possano contestare la risarcibilità di quelle

spese in cui l'assicurato sia ragionevolmente incorso al fine di evitare il verificarsi di un danno se, da una valutazione fatta a posteriori, si è poi accertato che il danno non si è verificato. Il criterio di ragionevolezza ha sede nell'articolo 78 (4) dove si richiede espressamente che il test per valutare se una misura di S&L possa essere risarcita è quello dell'uomo ragionevole medio. Un aspetto peculiare della S&L è quello relativo alla sua risarcibilità in eccesso a qualsiasi altro sinistro risarcibile in base alla polizza. La risarcibilità delle spese di S&L è quindi supplementare rispetto a qualsiasi risarcimento dovuto in base al contratto di assicurazione. Ne deriva che, anche nel caso in cui gli assicuratori abbiano già pagato una perdita totale o che l'assicurazione non copra l'avarìa particolare, le spese di S&L sono comunque dovute. Nelle clausole corpi è stato posto un limite all'ammontare recuperabile in base alla S&L: tale limite è di fatto il doppio del massimale. Si ricorda che nelle clausole merci tale tetto non è usualmente previsto e che quindi l'unico vero limite è quello della ragionevolezza delle spese. Nel caso di violazione dell'obbligo di S&L, qualora tale violazione sia stata accompagnata da negligenza (o persino dolo) dell'assicurato, dei suoi ausiliari o dei suoi agenti, il sinistro non sarebbe risarcibile. Ciò accade in tutti quei casi in cui il giudice accerti che la causa prossima del sinistro sia stata la negligenza dell'assicurato, in quanto rischio non coperto a termini di polizza. Un aspetto importante inerisce l'eventuale negligenza dell'equipaggio o del comandante nell'approntare le misure di S&L. Come già discusso l'eventuale violazione del dovere di S&L da parte degli ausiliari dell'assicurato rileva ai fini della polizza. Peraltro nell'ambito delle coperture corpi la negligenza dell'equipaggio e del comandante sono rischi espressamente coperti. Nel corso del tempo ci si è quindi domandato se l'eventuale violazione del dovere di S&L da parte dell'equipaggio rilevasse ai fini di escludere la copertura. Nei casi giurisprudenziali inglesi la risposta è negativa ed è stato quindi ritenuto che qualora il sinistro sia causato da una negligenza del comandante nel non adottare le misure atte a preservare o mitigare il danno, tale sinistro debba essere comunque coperto. Si conclude ricordando che nell'ambito del sistema italiano l'obbligo di mitigazione del danno è codificato all'articolo 534 del codice della navigazione dove si prevede che il comandante della nave, l'assicurato, i suoi dipendenti e preposti debbono fare quanto loro possibile per evitare o diminuire il danno. La peculiarità dell'assicurazione marittima, rispetto agli altri tipi di assicurazione, nasce dal fatto che in tale particolare branca assicurativa le parti

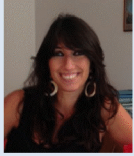
possono pattuire che le spese incorse per evitare o diminuire il danno siano a carico dell'assicuratore solo per quella parte che, unita all'ammontare del danno da risarcire, non superi la somma assicurata. Pertanto, diversamente dal sistema previsto in diritto anglosassone, le parti possono pattuire che il massimale sia unico e che quindi le spese di mitigazione del danno vadano computate entro tale limite. I criteri di valutazione della risarcibilità delle spese rinviate al fine di mitigare il danno e della violazione del relativo obbligo sono pressoché identiche nel sistema italiano rispetto a quell'inglese. Il fondamento dell'obbligo, così come identificato dalla dottrina italiana, giace sul fatto che il trasferimento sull'assicuratore dell'area economica del temuto sinistro non debba indurre l'assicurato a rimanere inerte a fronte del verificarsi di sinistri, omettendo di compiere quegli sforzi che ogni persona ragionevole farebbe per salvare le cose proprie o quanto meno per diminuire i danni che le colpiscono. Pertanto lo scopo che persegue tale obbligo è quello di tutelare l'interesse dell'assicuratore che non è a contatto diretto con gli eventi inerenti il rischio assicurato, favorire l'interesse generale alla prevenzione dei sinistri, assicurando una diminuzione dei premi e, quindi, favorendo la funzione sociale delle assicurazioni private. La diligenza richiesta va valutata con particolare attenzione alla situazione, tenendo conto delle circostanze oggettive e soggettive in cui all'assicurato è dato di operare, seppur commisurata al canone del buon padre di famiglia. In linea di massima possono ritenersi rimborsabili tutte le spese ragionevolmente incorse con esclusione di quelle inconsiderate e scriteriate, chiaramente inutili e non adatte allo scopo o sproporzionate, con un giudizio che ovviamente varierà di volta in volta. In caso di inadempimento dell'obbligo di salvataggio l'assicurato perderà il diritto all'indennizzo qualora abbia agito dolosamente. In caso di violazione di tale obbligo contraddistinto da colpa, l'assicuratore avrà unicamente il diritto di ridurre l'indennità in ragione del pregiudizio sofferto. L'onere di provare il dolo è a carico dell'assicuratore, così come è onere di quest'ultimo provare l'eventuale danno subito a causa della negligente violazione dell'obbligo di mitigazione del danno.

### LexTrasporti

mensile di diritto divulgativo  
 indipendente a diffusione gratuita  
 sito: [www.lextrasporti.com](http://www.lextrasporti.com)  
 email: [info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com)  
 tel. 342.0429716

Sede e Redazione: Via Bacigalupo 4/19  
 16122 - Genova

In attesa di registrazione presso il Tribunale di Genova  
 Editore e Direttore responsabile: Luca Florenzano



avv. Serena Gioviedelli

Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis

## Lavoro Marittimo. Due epoche a confronto

La nota rappresenta una riflessione che prende le mosse dal disposto di cui all'art. 332 cod. nav. e segnatamente dal suo ultimo comma, nella parte in cui il Legislatore dispone la conversione *ex lege* del contratto a viaggio in contratto a tempo indeterminato in mancanza della indicazione del viaggio da compiere, per evidenziare le complesse problematiche applicative ed interpretative che si realizzano nella concreta operatività della norma *de qua*. Siffatta previsione, infatti, al tempo in cui fu immaginata, aveva una sua specifica logica, laddove i marittimi si imbarcavano sulle navi e la mancanza degli attuali sistemi e mezzi tecnologici non consentiva loro di avere conoscenza effettiva dei viaggi che sarebbero stati eseguiti, né del tempo che sarebbe stato necessario per compierli, qualora, appunto, ciò non fosse stato previamente indicato nel relativo contratto di arruolamento. La previsione della conversione del contratto mancante del requisito della indicazione del viaggio da compiere in contratto a tempo indeterminato aveva, pertanto, il duplice significato di una sanzione *ex lege* a carico dell'armatore/datore di lavoro che violava la norma ed, al contempo, di strumento protettivo posto a tutela dell'ignaro marittimo/lavoratore (Cass. 777/05). Sta di fatto, tuttavia, che le predette finalità cui era preordinata siffatta



previsione legislativa appaiono oggi prive di concreta utilità, laddove, da un lato, la dinamica dei traffici marittimi, anche per effetto delle tecnologie sviluppatesi negli ultimi 70 anni, è radicalmente cambiata, potendo un viaggio intrapreso da una nave mutare o ampliarsi in conseguenza di nuovi e diversi incarichi, e, dall'altro, i marittimi, per i medesimi motivi, sono in grado perfettamente di prevedere la durata del loro imbarco ovvero di proteggere i propri interessi e diritti attraverso tutte le forme di tutela riconosciute anche dalla contrattazione collettiva di settore, che, come noto, con il supporto della giurisprudenza giuslavoristica, ha ulteriormente ampliato i margini di protezione del lavoratore/marittimo fino ad equipararlo a tutti gli effetti a quello di terra. Ad oggi, in altri termini, la disposizione così come immaginata dal Legislatore al tempo dell'entrata in vigore del codice della navigazione non è conforme alla

realtà dei fatti, né dei traffici marittimi ma si risolve in un vuoto formalismo la cui mancata osservanza determina conseguenze non proporzionate al tipo di violazione commessa. Ma non è tutto. La denunciata conversione del contratto a viaggio in contratto a tempo indeterminato pone nella prassi applicativa ed interpretativa un ulteriore ed ancora maggiore problema, tenuto conto che nello specifico ambito in cui ci muoviamo, la contrattazione collettiva, come innanzi accennato, ha introdotto anche il cd. contratto a tempo indeterminato in regime di continuità, accanto a quello a tempo indeterminato puro e semplice, che ha delle caratteristiche sue proprie che lo differenziano da quello di diritto comune previsto per il lavoro a terra, pur conservandone la medesima denominazione. Invero e brevemente come si evince dagli artt. 323 e ss. cod. nav. e dalle norme contenute nella contrattazione collettiva di settore (che ad esempio potrebbe essere quella dei marittimi imbarcati sulle navi da carico e sulle navi traghetto passeggeri/merci superiori a 151 t.s.l. del 5 giugno 2007) il contratto a tempo indeterminato puro e semplice è tale perché il marittimo, a differenza delle altre tipologie di arruolamento, ha la garanzia di rimanere imbarcato per un periodo individuato dalle parti sociali in almeno 4 mesi prorogabili dall'armatore per altri 60 o 30 giorni a seconda del tipo di navigazione (art. 3 bis; 64 e 64 bis CCNL 05.06.2007). Nulla più. Decorso tale periodo di imbarco, il marittimo sbarca per avvicendamento ed il rapporto di lavoro si considera automaticamente risolto. Il contratto cd. in regime di continuità retributiva, invece, è

caratterizzato da una fase attiva di imbarco che termina con lo sbarco per il godimento delle ferie e dei riposi compensativi e da una fase di inattività predefinita da un periodo di riposo retribuito e valutabile per l'anzianità (artt. 80 ss. CCNL 05.06.2007). La cessazione di tale tipo di rapporto, quindi, non è segnata dallo sbarco, atteso che con quest'ultimo si risolve la conversione di imbarco ma non quella di arruolamento (Cass. 22649/09). Tale distinzione, ovviamente, non è solo teorica, ma, a seconda della tipologia di contratto negoziata dalle parti, differenti sono gli effetti giuridici che ne conseguono, sia in termini di tutela che di disciplina applicabile, laddove solo il contratto in CRL (continuità retributiva di lavoro - ndr) è equiparabile a quello di diritto comune. Riagganciandoci quindi al discorso della conversione del contratto a viaggio in contratto a tempo indeterminato, come sancita dall'art. 332 cod. nav. in esame, la stessa pone detta ulteriore problematica, oltretutto, quella della corretta qualificazione del tipo di contratto a tempo indeterminato cui si riferisce la norma in caso di

conversione. Il che, delineate brevemente le differenze derivanti dalla qualificazione del contratto come rapporto a tempo indeterminato puro e semplice e quello in CRL, si comprende come sia fonte di inevitabili incertezze giuridiche e soprattutto pratiche, lasciate all'arbitrio degli operatori del diritto e ad inevitabili strumentalizzazioni. In definitiva e concludendo sul punto è auspicabile l'intervento del Legislatore in materia ovvero della giurisprudenza, la quale si è sempre adeguata al testo della norma (cfr. fra tutte Cass. 777/05), al fine di chiarire i contorni della fattispecie di cui all'art. 332 cod. nav. considerando le differenti e rilevanti conseguenze giuridiche e pratiche che derivano dalla possibile diversità di lettura che il testo della norma così come formulata consente discrezionalmente e strumentalmente di fornire.



avv. Andrea Tracci

Studio Legale TDP

## I COSTI MINIMI: Le Sanzioni a cura della Motorizzazione.

Cominciamo, come di consueto, dal riassunto dell'ultima puntata. Come si ricorderà, l'art. 83-bis della legge 133/2008 (e successive modificazioni), che ha introdotto i c.d. "costi minimi" inderogabili dell'autotrasporto (una sorta di tariffa minima di legge per i servizi di autotrasporto), sembrava messo all'angolo da un'ordinanza del Tribunale di Lucca che aveva ritenuto non infondata la questione di legittimità costituzionale della norma, specie in relazione alla necessità di valutarne la portata in merito alla sua compatibilità con gli articoli 96 e 106 del Trattato UE, nonché sul possibile contrasto con gli articoli 3 e 41 della nostra Costituzione. In realtà, quanto meno in relazione al primo profilo (ovvero quello della compatibilità con la normativa comunitaria) il Giudice toscano già aveva escluso il contrasto tra quanto dettato dalla normativa italiana e quella comunitaria, aderendo all'orientamento dalla Corte di Giustizia dell'Unione Europea, secondo il quale "...sono compatibili con le norme comunitarie in materia di libertà di stabilimento e libertà di prestazione dei servizi, di libertà di concorrenza e di trasporti, provvedimenti legislativi e/o amministrativi, direttamente riferibili allo Stato membro, che, per ragioni di interesse generale, introducono tariffe minime (e/o anche massime)". Orientamento, ad esempio, espresso con le decisioni riguardanti le tariffe minime degli avvocati (cause C-94/04 e C-202/04) e, quanto all'autotrasporto per conto terzi, il precedente sistema delle c.d. "tariffe a forcella" (cause C-96/94 e 38/97 - sentenze Centro Servizi Spediporto e Alibrandi). Il Tribunale lucchese, invece, dubitava della legittimità dei costi minimi in relazione all'art. 41 della Costituzione, a tenore del quale, come è noto: "L'iniziativa economica privata è libera...".

Argomento peraltro contraddittorio, posto che la compatibilità comunitaria dovrebbe, di per sé, escludere il contrasto con la norma costituzionale interna. Ma ora il mondo dell'autotrasporto (o almeno una sua parte) esulta, perché il Ministero dei Trasporti, con una direttiva del 10 gennaio (prot. n. 3), conferma (la pur ovvia) piena vigenza della norma e potenzia il sistema dei controlli delegando agli uffici della motorizzazione civile l'applicazione delle sanzioni derivanti dall'inosservanza delle tariffe di legge (o meglio di tali soglie di costo incompressibili). Il Ministero prende atto della difficoltà di far rispettare tali costi minimi nonché delle incertezze interpretative in materia, e ritiene pertanto di dover individuare direttamente detta Autorità all'interno dell'organizzazione periferica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti "...la cui capillare diffusione sull'intero territorio nazionale garantisce, oltre ad un rapporto diretto con gli organi accertatori (Guardia di Finanza e Agenzia delle Entrate), anche un più proficuo rapporto con i trasgressori per la ponderazione dei loro interessi legittimi anche nel corso del procedimento amministrativo...".

Il Ministero, nella predetta circolare, ricorda quindi il contesto normativo, che prevede "...la definizione, per quanto riguarda i contratti di trasporto di merci indipendentemente dalla forma scritta o verbale, dei valori dei costi chilometrici minimi di esercizio che garantiscano almeno la copertura dei costi di esercizio delle imprese di autotrasporto nell'ambito dei quali viene determinata la quota, espressa in percentuale, rappresentata dai costi del carburante... Detti i costi minimi non individuano una tariffa, ma piuttosto una soglia minima di congruità che di cui si assume una diretta incidenza sui livelli di sicurezza della circolazione stradale. A tale valore "soglia" potranno essere aggiunti tutti gli ulteriori costi di esercizio che sono direttamente connessi con l'abilità organizzativa ed imprenditoriale del vettore, oltre naturalmente al margine di profitto, che resta rimesso alla libera contrattazione fra le parti, e che non potevano essere predeterminati dall'Amministrazione, a pena di probabili censure delle Autorità comunitarie..." Pertanto, continua il Ministero, "... a garanzia della corretta applicazione della normativa in parola, il [comma 14 dall'articolo 83-bis](#) prevede un sistema sanzionatorio applicabile alle violazioni previste dai commi 7, 8, 9, nonché 13 e 13 bis, stabilendo, per le imprese inadempienti, oltre alle sanzioni ordinariamente previste dalle disposizioni vigenti ([art. 26 della legge 6 giugno 1974, n. 298](#), e [art. 7 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286](#)), sanzioni amministrative pecuniarie... qualora: 1) la parte del corrispettivo dovuto dal committente al vettore, diversa dai costi del carburante, non sia almeno pari a quella identificata come corrispondente a costi diversi dai costi del carburante (commi 6 e 7)...e 2) il pagamento avvenga oltre i termini di novanta giorni...". Si ricorda altresì che il novellato il comma 15 del citato articolo 83-bis stabilisce che le violazioni indicate al comma 14 sono



constatate dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Entrate in occasione dei controlli *ordinari* e *straordinari* (leggasi su segnalazione del diretto interessato) effettuati presso le imprese committenti. All'individuazione di tale soggetto soccorre l'articolo 17 della legge 689/1981, il quale, dopo aver stabilito che il soggetto destinatario del rapporto di cui all'articolo 16 si identifica, di norma, con l'Amministrazione nella cui competenza rientra la materia alla quale la violazione si riferisce, ha previsto, in via residuale, la competenza del Prefetto. Corollario di quanto precede – prosegue la nota – è che l'adempimento posto a carico dei Comandi provinciali della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Entrate è limitato alla sola constatazione della violazione, sotto il profilo del rispetto della garanzia della copertura dei costi di esercizio delle imprese di settore, ed all'espletamento della relativa attività istruttoria. Pertanto, con la direttiva in esame, viene individuato il soggetto cui compete l'irrogazione delle sanzioni

all'interno dell'organizzazione periferica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al fine di consentire l'avvio dell'attività sanzionatoria. Qualora in esito all'attività istruttoria espletata dai competenti organi emerga la responsabilità del soggetto destinatario dell'accertamento, l'Autorità competente alla constatazione della violazione trasmette il verbale redatto durante la verifica, con la prova delle eseguite contestazioni o notificazioni, corredato di una breve relazione e di ogni altro atto o documento istruttorio necessario alla definizione della sanzione, all'ufficio periferico della motorizzazione civile (UMC) nella cui circoscrizione territoriale è stato effettuato l'accertamento della violazione. Gli Uffici motorizzazione civile, verificata la regolarità formale degli atti istruttori ed il rispetto del diritto di difesa del presunto trasgressore, emetteranno il provvedimento amministrativo che ingiunge il pagamento della sanzione amministrativa correlata alla violazione. Al trasgressore dovrà essere riconosciuto il diritto di presentare le proprie difese successivamente alla notifica del verbale di accertamento, nel termine di 15 giorni dalla notifica stessa, se non abbia già esercitato tale diritto innanzi all'organo accertatore. Il *quantum* della sanzione risulta predeterminato dal legislatore (ed è pari al doppio della differenza tra quanto fatturato e

quanto dovuto sulla base dei costi minimi), pertanto agli Uffici motorizzazione civile non è riservato alcun margine di apprezzamento discrezionale in ordine alla commisurazione dell'importo della sanzione alla gravità della violazione commessa. Anche dal ritardato pagamento delle fatture (oltre i 90 giorni) consegue la sanzione amministrativa pecuniaria pari al dieci per cento dell'importo della fattura o delle fatture in questione, e comunque non inferiore a 1.000 euro per ciascuno ritardato pagamento. Ai fini, pertanto, della determinazione dell'importo della sanzione

- nel caso di cui ai commi 7, 8 e 9, rileva esclusivamente il costo chilometrico totale del servizio di trasporto effettuato, pari al prodotto del costo chilometrico, quale risultante dai valori riportati nelle tabelle pubblicate mensilmente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel sito istituzionale, ed il numero dei chilometri percorsi (come risultante dalla fattura ovvero nella misura verificata dall'organo accertatore), nonché l'importo di quanto effettivamente pagato dal committente al vettore;
- nel caso dei commi 13 e 13 bis, la base del calcolo è costituita dall'importo risultante dalla fattura. Il provvedimento, che dovrà essere congruamente motivato richiamando i presupposti di fatto e di diritto posti a fondamento della sanzione, dovrà indicare espressamente il valore del costo chilometrico totale (ricavabile dalle tabelle pubblicate nel sito istituzionale dell'Amministrazione) avendo cura di indicare, altresì, gli altri dati del calcolo effettuato, coincidenti con il costo chilometrico unitario, la lunghezza chilometrica del percorso

effettuato, l'importo già versato dal committente, nonché la classe cui appartiene il veicolo utilizzato per il trasporto conformemente alle tabelle pubblicate nel sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Avverso il provvedimento amministrativo conclusivo sono esperibili, entro i termini di legge, gli ordinari rimedi giurisdizionali previsti dall'ordinamento. All'uopo gli Uffici motorizzazione civile avranno cura di riportare, in calce al provvedimento, l'avvertenza che nel termine massimo di trenta giorni è proponibile ricorso innanzi al Giudice di pace del luogo in cui è stata commessa l'infrazione. Il Ministero coglie, infine, l'occasione per precisare che il comma 12 dell'articolo 83-bis del decreto legge n. 112 del 2008, come modificato a seguito dalla legge 4 agosto 2010, n. 127, in sede di conversione del decreto legge 6 luglio 2010, n. 103, fissa il termine di pagamento delle prestazioni di autotrasporto in trenta giorni (come da decreto legislativo n. 231 del 2002, recentemente modificato dal decreto legislativo n. 192 del 2012). Tale termine può essere derogato sino ad un massimo di sessanta giorni. In caso di mancato rispetto di tale termine il creditore ha diritto agli interessi moratori. Resta precisato, inoltre, che in caso di pagamento oltre i novanta giorni si applicheranno (anche) le predette sanzioni di cui all'articolo 83-bis, comma 14.

SEZIONE DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università «La Sapienza» di Roma

I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI

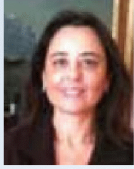
ANNO XXVI - N. 1



# DIRITTO DEI TRASPORTI 2013







avv. Francesca D'Orsi

Studio Legale D'Orsi

## La marcatura CE: produttori e organismi notificati

Estratto dal



**A**bbiamo già parlato della marcatura CE, nonché dei soggetti deputati alla marcatura e al controllo sulla stessa. Posto che i prodotti sono immessi nel mercato sotto la responsabilità del costruttore, del mandatario o della persona responsabili dell'immissione in commercio. E' il costruttore o il suo mandatario stabilito nella comunità che sceglie quale sistema certificativo intraprendere (procedura o modulo), scegliendo di fatto il "regime minimo" a cui "conformare" il proprio prodotto. Tale scelta, nella maggior parte dei casi per motivi intuibili, è quella che apparentemente risulta meno onerosa e/o complicata. È il produttore, responsabile civilmente e penalmente della messa in servizio del suo prodotto nel mercato comunitario, che sceglie il Modulo di propria pertinenza e di conseguenza lo propone/commissiona all'Organismo Notificato di parte terza incaricato. L' Organismo Notificato in realtà non ha molto potere contrattuale in merito a tale decisione inerente il modulo certificativo da seguire. La direttiva prevede 9 "moduli" in cui si articolano le procedure di valutazione della conformità applicabili ai prodotti. I moduli sono distinti in :

**MODULO A. Controllo Interno di Fabbricazione** Il fabbricante si accerta e dichiara che il prodotto soddisfa i requisiti della Direttiva; predispone e mantiene attivo un sistema di Controllo della Produzione; Appone sul prodotto la Marcatura CE; Tiene a disposizione delle Autorità la Dichiarazione scritta di conformità e la documentazione Tecnica del prodotto per un periodo di 10 anni. **Compiti dell'Organismo notificato:** Per l'attuazione di questo Modulo l'Organismo Notificato non interviene. **Documentazione: A carico del Fabbricante:** - Dichiarazione scritta di conformità ai requisiti della Direttiva - Documentazione tecnica di prodotto (fascicolo tecnico completo) - Manuale del proprietario (solo per unità da diporto).

**MODULO A - Controllo Interno di Fabbricazione e prove** Il fabbricante si accerta e dichiara che il prodotto soddisfa i requisiti della Direttiva; predispone e mantiene attivo un sistema di Controllo della Produzione; Appone sul prodotto la Marcatura CE; Tiene a disposizione delle Autorità la Dichiarazione scritta di conformità e la documentazione Tecnica del prodotto per un periodo di 10 anni. **Compiti dell'Organismo notificato:** prova di stabilità e galleggiabilità: Requisiti essenziali degli articoli 3.2 e 3.3; prove di emissione sonora su unità da diporto o motori.

**Documentazione: A carico del Fabbricante:** - Dichiarazione scritta di conformità ai requisiti della Direttiva - Documentazione tecnica di prodotto (fascicolo tecnico completo) - Manuale del proprietario (solo per unità da diporto) A carico dell'organismo notificato: Attestato di conformità ai requisiti 3.2 – 3.3 (unità da diporto) ed ai requisiti delle emissioni sonore (unità da diporto o motori). **MODULO B. Esame CE del tipo** Il fabbricante mette a disposizione dell'organismo Notificato il campione da sottoporre alle verifiche; comunica all'Organismo Notificato ogni modifica apportata al prodotto. **Compiti dell'Organismo notificato:** esamina la documentazione tecnica fornita dal fabbricante; effettua prove, verifiche ed esami sul prodotto. **Documentazione: A carico del Fabbricante:** documentazione tecnica di prodotto (fascicolo tecnico completo) - Manuale del proprietario (solo per unità da diporto) **A carico dell'organismo notificato:** Attestato di esame CE del tipo pr tutti i requisiti applicabili al prodotto esaminato. **MODULO C. Conformità al tipo** il costruttore si accerta che il prodotto sia conforme al tipo oggetto dell'Attestato di Esame Ce del tipo rilasciato da un Organismo Notificato; appone la marcatura CE; predispone e mantiene attivo un sistema di controllo della produzione; appone sul prodotto la marcatura CE; tiene a disposizione dell'autorità la dichiarazione scritta di conformità e la documentazione tecnica del prodotto per un periodo di 10 anni. **Compiti dell'Organismo notificato:** verifiche relative alle emissioni dei gas di scarico dei motori **Documentazione: A carico del Fabbricante:** Dichiarazione scritta di conformità ai requisiti della Direttiva e dell' Attestato di esame CE del tipo rilasciato dall'Organismo Notificato. A carico dell'organismo notificato: Attestato di conformità relativo alle immissioni dei gas di scarico dei motori **MODULO D. Garanzia Qualità della Produzione** Il costruttore applica un sistema di qualità della produzione ed esegue l'ispezione e le prove sul prodotto finito; Tiene a disposizione delle Autorità la documentazione prevista per un periodo di 10 anni. **Compiti dell'Organismo notificato:** approva e sorveglia la conformità del sistema qualità attuato dal fabbricante; attua la procedura di informazione agli altri Organismi Notificati **Documentazione: A carico del Fabbricante:** Dichiarazione scritta di conformità del prodotto al tipo oggetto dell'attestato di esame CE del tipo; documentazione tecnica di prodotto e di sistema A carico dell'organismo notificato: Attestati di conformità del sistema qualità attuato dal fabbricante. **MODULO E. Garanzia Qualità del Prodotto** il costruttore applica un sistema di qualità per la verifica e le prove sul prodotto finito; si accerta e dichiara che il prodotto sia conforme al tipo oggetto dell' "attestato CE del tipo"; appone la marcatura CE compreso il numero identificativo dell'Organismo Notificato responsabile della sorveglianza del sistema qualità attuato; conserva a disposizione delle autorità la documentazione tecnica prevista per un periodo di 10 anni. **Compiti dell'Organismo notificato:** approva e sorveglia la conformità del sistema qualità attuato dal fabbricante; attua la procedura di informazione agli altri organismi notificati **Documentazione: A carico del Fabbricante:** Dichiarazione scritta di conformità del prodotto al tipo oggetto dell'attestato di esame CE del tipo; documentazione tecnica di

prodotto e di sistema A carico dell'organismo notificato: Attestati di conformità del sistema qualità attuato dal fabbricante. **MODULO F. Verifica su prodotto Verifica di un unico prodotto** il costruttore si accerta che il prodotto sia conforme al tipo oggetto dell'attestato di conformità rilasciato da un organismo notificato; appone la marcatura Ce; predispone e mantiene attivo un sistema di controllo della produzione; appone sul prodotto la marcatura CE. tiene a disposizione dell'autorità la dichiarazione scritta di conformità e la documentazione tecnica del prodotto per un periodo di 10 anni. **Compiti dell'Organismo notificato:** a scelta del costruttore esegue esami e prove di ogni singolo prodotto; effettua verifiche statistiche; fa apporre il proprio numero identificativo su ogni prodotto. **Documentazione: A carico del Fabbricante:** Dichiarazione scritta di conformità ai requisiti della Direttiva e agli attestati di conformità rilasciati dagli Organismi Notificati. **A carico dell'organismo notificato:** Attestati di conformità in relazione agli esami, alle prove e alle verifiche effettuate. **MODULO G. Verifica di un unico prodotto** il costruttore si accerta che il prodotto sia conforme al tipo oggetto dell'attestato di conformità rilasciato da un organismo notificato; appone la marcatura Ce; **Compiti dell'Organismo notificato:** a scelta del costruttore esegue esami e prove sul prodotto; fa apporre il proprio numero identificativo su ogni prodotto. **Documentazione: A carico del Fabbricante:** Documentazione tecnica di prodotto (fascicolo tecnico completo) - Manuale del proprietario (solo per unità da diporto) Dichiarazione scritta di conformità ai requisiti della Direttiva e agli attestati di conformità rilasciati dagli Organismi Notificati. A carico dell'organismo notificato: Attestati di conformità in relazione agli esami, alle prove e alle verifiche effettuate. **MODULO H. Garanzia Qualità Totale** il costruttore applica un sistema di qualità per la progettazione, la fabbricazione, l'ispezione finale ed il collaudo del prodotto. Si accerta e dichiara che il prodotto soddisfa i requisiti della direttiva. Appone la marcatura CE compreso il numero identificativo dell'Organismo Notificato responsabile della sorveglianza del sistema qualità attuato; conserva a disposizione delle autorità la documentazione tecnica prevista per un periodo di 10 anni. **Compiti dell'Organismo notificato:** approva e sorveglia la conformità del sistema qualità attuato dal fabbricante; attua la procedura di informazione agli altri organismi notificati **Documentazione: A carico del Fabbricante:** Dichiarazione scritta di conformità ai requisiti della Direttiva; Documentazione tecnica di prodotto e di sistema A carico dell'organismo notificato: Attestati di conformità del sistema qualità attuato dal fabbricante. Le procedure e le misure di sanzione previste per la contraffazione della marcatura CE variano secondo la legislazione vigente nei singoli Paesi membri. Proporzionalmente all'entità dell'infrazione, vengono definiti livelli di responsabilità e gravità differenti, ai quali corrispondono sanzioni più o meno ingenti, passando da un profilo meramente amministrativo a uno penale per i quali gli operatori economici sono soggetti a pene che vanno dalla sanzione pecuniaria alla detenzione. In particolare tra gli operatori economici si ritiene maggiormente responsabile della non conformità di un prodotto colui che ha effettuato la prima

immissione sul mercato comunitario di detto prodotto, fabbricante-rappresentante autorizzato o importatore. Allo stesso modo, però, anche gli attori successivi, distributore e venditore finale, sono chiamati a rispondere di detta non conformità, sebbene in misura più lieve. Nel caso in cui il prodotto presenti dei concreti rischi per la sicurezza del consumatore verrà sequestrato in via cautelare e restituito solo nel caso in cui sia possibile regolarizzare le non conformità riscontrate. Il Ministero competente potrà inoltre ordinare, al responsabile dell'immissione sul mercato, con effetti su tutto il territorio nazionale, la conformazione, il ritiro o il richiamo di prodotti che presentino rischi significativi. Nel caso di rischi gravi per la salute o la sicurezza dei consumatori, potrà essere avviata la procedura Rapex, ovvero *rapid alert system for non-food consumer products* cioè **sistema di allerta per i prodotti di consumo non alimentari**. È il sistema comunitario di scambio rapido di informazioni tra i 27 stati europei in merito ai prodotti presenti sul mercato e che si scoprono essere pericolosi o a rischio grave per la salute e la sicurezza dei consumatori, esclusi farmaci e prodotti alimentari. Quando le singole autorità nazionali decidono di intervenire nei confronti di un prodotto ritenuto pericoloso, (possono vietarne la vendita, toglierlo dal mercato, avvisare i possessori) sono tenute anche a "notificare" alla Commissione la decisione. Si mette quindi in moto una procedura standard per cui la Commissione valuta la richiesta e in caso di convalida avvisa tutti gli altri Stati affinché prendano le stesse misure. Anche un'azienda stessa, che si accorga che un suo prodotto è pericoloso, può adottare misure di richiamo o controllo o intervento che comunque ricadono sotto la procedura comunitaria del Rapex. In Italia l'ente preposto alla sorveglianza del mercato è il Ministero dello Sviluppo Economico, o altri ministeri, che a loro volta possono avvalersi di altri enti quali le Camere di commercio competenti per l'attività di vigilanza sull'applicazione delle norme armonizzate indicate in precedenza le dogane: effettuano controlli relativi prevalentemente ai prodotti importati nel momento in cui vengono immessi sul mercato comunitario. I controlli sono volti ad accertare la presenza della documentazione prevista (dichiarazione di conformità ecc.), l'apposizione della corretta marcatura CE (né falsa né fuorviante) e l'assenza di rischi gravi. Se i precedenti punti non sono rispettati, viene sospesa l'immissione in libera pratica del prodotto stesso e si apre una segnalazione al ministero competente per la vigilanza del mercato della direttiva non rispettata. In campo civilistico, posto che la marcatura CE in regime di obbligatorietà rappresenta una precondizione all'immissione sul mercato dei prodotti, il difetto di marcatura CE completa la fattispecie della vendita di Aliud pro alio per cui il compratore che dovesse riscontrare tale difformità sarà tutelato dalla disciplina generale sulla Risoluzione per inadempimento ex Art. 1453.

Estratto dal discorso tenuto al Convegno "Lo sviluppo della filiera nautica - questioni legali e fiscali" Viareggio 24 maggio 2013



avv. Daniela D'Alauro  
Studio Legale Turci

## Novità sulla detrazione dell'IVA a seguito della revisione dell'accertamento doganale

Con la recente circolare dell'Agenzia delle Entrate n. 35/E del 17 dicembre 2013, l'Amministrazione ha chiarito l'ambito di applicazione del 7° comma dell'art. 60 del DPR 633/1972 in materia di detrazione dell'IVA. Il suddetto intervento ha dei riflessi rilevanti anche in ambito doganale, in particolare nei casi in cui l'Agenzia delle Dogane, a seguito della revisione dell'accertamento, richieda all'operatore il pagamento di una maggiore imposta. In base all'attuale formulazione del 7° comma dell'art. 60 del DPR 633/1972, così come modificato dall'art. 93 del D.L. 1/2012 (c.d. "Decreto liberalizzazioni"), *"il contribuente ha diritto di rivalersi dell'imposta o della maggiore imposta relativa ad avvisi di accertamento o rettifica nei confronti dei cessionari dei beni o dei committenti dei servizi soltanto a seguito del pagamento dell'imposta o della maggiore imposta, delle sanzioni e degli interessi. In tal caso, il cessionario o il committente può esercitare il diritto alla detrazione, al più tardi, con la dichiarazione relativa al secondo anno successivo a quello in cui ha corrisposto l'imposta o la maggiore imposta addebitata in via di rivalsa ed alle condizioni esistenti al momento di effettuazione della originaria operazione"*. La disciplina previgente all'intervento legislativo del 2012 precludeva invece al contribuente il diritto di rivalersi dell'imposta o della maggiore imposta pagata, in conseguenza dell'accertamento o della rettifica, nei confronti dei cessionari dei beni o dei committenti dei servizi. La modifica operata dal suddetto "Decreto liberalizzazioni" è stata introdotta in risposta alla procedura di infrazione n. 2011/4081 avviata dalla Commissione Europea nei confronti dell'Italia, e successivamente chiusa, laddove la preclusione operata dal 7° comma dell'art. 60 del DPR 633/1972 si poneva in contrasto con i principi europei di neutralità e proporzionalità dell'imposta sul valore aggiunto. In particolare il divieto di rivalsa presente nella precedente normativa, impedendo all'operatore la possibilità di procedere alla detrazione, si poneva in contrasto con l'art. 167 della Direttiva 2006/112/CE, secondo cui *"il diritto a detrazione sorge quando l'imposta detraibile diventa esigibile"*, violando così la corrispondenza, sancita a livello europeo, tra esigibilità e detrazione del tributo. La rivalsa dell'IVA, così come prevista dalla disciplina oggi vigente, si applica agli accertamenti divenuti definitivi successivamente alla sua entrata in vigore, ossia, per l'esattezza, successivamente al 24 gennaio 2012. La norma è formulata con riferimento alle ordinarie modalità di funzionamento del tributo, che prevedono l'esercizio della detrazione da parte del cessionario o del committente a seguito della rivalsa operata in fattura dal cedente o dal prestatore. L'Agenzia delle Entrate ha chiarito che, anche nei casi in cui venga liquidata l'IVA in sede di revisione dell'accertamento ad opera dell'Ufficio doganale, debba essere riconosciuta la facoltà di detrarre l'IVA pagata in sede di accertamento sebbene, in deroga alle regole generali, sia debitore d'imposta l'importatore. Nelle importazioni, infatti, l'imposta relativa agli acquisti non è addebitata all'importatore in via di rivalsa ma è versata direttamente da quest'ultimo; pertanto, il diritto alla detrazione deve essere esercitato, al più tardi, con la

dichiarazione relativa al secondo anno successivo a quello in cui l'importatore, debitore d'imposta, ha provveduto al pagamento dell'imposta, della maggiore imposta, delle sanzioni e degli interessi. E' da ritenersi pertanto superato quanto espresso dall'Amministrazione nella Risoluzione n. 228/E del 21 agosto 2007, che, con riguardo alle ipotesi di rettifica della bolletta doganale a seguito di revisione dell'accertamento, aveva ammesso la detrazione dell'imposta accertata al più tardi con la dichiarazione relativa al secondo anno successivo al momento di effettuazione dell'operazione originaria, ed alle condizioni esistenti al momento della nascita del diritto medesimo. La formulazione del 7° comma dell'art. 60 del DPR 633/1972, individuando nel pagamento dell'imposta addebitata a titolo di rivalsa il momento d'inizio della decorrenza del termine per l'esercizio alla detrazione da parte del cessionario e/o committente, in deroga al termine previsto dall'articolo 19 del DPR 26 ottobre 1972, n. 633, è volta ad assicurare la conformità del diritto nazionale al principio di neutralità dell'imposta. Ugualmente, in ambito doganale, il termine per esercitare la detrazione decorre dal pagamento della maggiore imposta accertata dall'Agenzia delle Dogane in capo all'importatore in sede di revisione. L'Agenzia delle Entrate sottolinea infatti che una soluzione diversa da quella prospettata potrebbe avere l'effetto di vanificare l'esercizio del diritto alla detrazione che risulterebbe spesso essere già precluso al momento della revisione, in considerazione del fatto che la revisione dell'accertamento doganale può essere eseguita nei tre anni dalla data di accettazione della dichiarazione doganale. Il 7° comma dell'art. 60 del DPR 633/1972, nella sua attuale formulazione, si applica nei casi in cui vi sia la definizione dell'accertamento ed il pagamento dell'imposta o della maggiore imposta, delle sanzioni e degli interessi, mentre non è consentita la rivalsa, né l'esercizio del diritto alla detrazione, dell'imposta o della maggiore imposta versata a seguito di atti non divenuti definitivi. In base a quanto specificato nella suddetta circolare n. 35/E del 17 dicembre 2013, rientra nell'ambito di operatività della norma l'accertamento resosi definitivo attraverso uno dei seguenti istituti: accertamento con adesione, di cui agli articoli 6 e seguenti del d.lgs. 19 giugno 1997, n. 218; adesione ai contenuti dell'invito al contraddittorio di cui ai commi 1 bis e seguenti, dell'articolo 5 del d.lgs. n. 218 del 1997; adesione ai processi verbali di constatazione di cui all'articolo 5-bis del d.lgs. n. 218 del 1997; acquiescenza di cui all'articolo 15 del d.lgs. n. 218 del 1997; conciliazione giudiziale di cui all'articolo 48 del d.lgs. n. 546 del 1992; mediazione di cui all'articolo 17 bis del decreto legislativo 31 dicembre 1992, n. 546; mancata impugnazione dell'atto di accertamento nei termini previsti dalla legge, ovvero, a seguito del passaggio in giudicato della sentenza, nell'ipotesi di contestazione, in sede giudiziale, della pretesa dell'Amministrazione finanziaria. Il diritto di rivalsa non può invece essere esercitato in pendenza del giudizio avverso l'avviso di accertamento che contiene la liquidazione dell'imposta pagata, in quanto la stessa risulta versata all'Erario a titolo provvisorio; soltanto se all'esito del giudizio, l'accertamento viene confermato, divenendo definitivo, è possibile procedere alla rivalsa, nei confronti del cessionario/committente, di quanto già versato. In caso di pagamento rateale dell'imposta o maggiore imposta accertata, il diritto alla rivalsa può essere esercitato progressivamente in relazione al pagamento delle singole rate. A titolo di completezza si osserva che l'attuale formulazione del 7° comma dell'art. 60 del DPR 633/1972, nell'affermare il diritto di rivalsa dell'IVA pagata a seguito di un atto di accertamento o di revisione, se, da un lato, supera il contrasto con il principio di neutralità dell'IVA riconosciuto a livello europeo, che aveva dato origine all'avvio della procedura di infrazione nei confronti dell'Italia, dall'altro, solleva nuovi profili di compatibilità con il diritto dell'UE, in quanto nel subordinare il diritto alla detrazione al preventivo pagamento dell'imposta accertata, introduce una condizione non richiesta dal legislatore europeo così come sancito dall'art. 178 della Direttiva 2006/112/CE.



avv. Margherita Pace  
Studio Legale TDP

## I diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

In merito al tema del trasporto ferroviario, ed in particolare a quello specifico della tutela dei passeggeri che scelgono di usufruirne, in data 26 novembre 2012 la Corte di Giustizia Europea ha emesso una importante sentenza che da una parte sembra rendere pienamente i profondi mutamenti che stanno attraversando questo settore, e dall'altra palesa un'attenzione crescente da parte delle istituzioni comunitarie nei confronti di questo ambito. Tale sentenza, resa nella causa C-136/11, va a regolare in maniera esplicita il concetto stesso di trasporto ferroviario di persone. Essa, infatti, stabilisce per la prima volta e in modo inequivocabile che le compagnie di trasporto sono obbligate a fornire ai passeggeri informazioni sui ritardi nelle coincidenze anche se i treni interessati al completamento del tragitto appartengono a imprese ferroviarie differenti. Inoltre tali informazioni dovranno essere fornite in tempo reale dal gestore dell'infrastruttura ai vettori - dunque anche dopo la partenza del mezzo - che non potranno più limitarsi a riportarle esclusivamente sugli appositi pannelli indicatori presenti nelle stazioni, ma dovranno anche preoccuparsi di informare direttamente i passeggeri già presenti sul convoglio in movimento. Il caso specifico che ha condotto a questa importante pronuncia si è verificato in Austria tra il settembre e l'ottobre del 2010. In questa occasione l'impresa ferroviaria Westbahn Management GmbH, che fornisce il suo servizio sulla tratta Vienna Strasburgo, chiedeva alla OBB-Infrastruktur AG, gestore dell'infrastruttura ferroviaria, la facoltà di conoscere in tempo reale i dati relativi ai treni delle altre imprese, al fine di poter informare costantemente i propri passeggeri e di garantire l'accessibilità alle relative coincidenze. La OBB-Infrastruktur, tuttavia, respingeva l'accesso a questo tipo di informazioni, affermando che il gestore non avrebbe potuto fornire al vettore ferroviario i dati relativi ad altre imprese. Ritenendo, dunque, che un tale compito non spettasse al gestore ferroviario, la OBB-Infrastruktur invitava la Westbahn Management GmbH a perfezionare in maniera autonoma questo tipo di collaborazione con le altre imprese di trasporto, al fine di scambiarsi vicendevolmente i predetti dati. Tuttavia, nessun accordo del genere venne concluso con la Westbahn Management e le altre imprese ferroviarie, di fatto, si rifiutarono di collaborare in tal senso. Pertanto, la Westbahn Management

GmbH fu indotta a presentare alla Schienen-Control Kommission Wien - l'organo giurisdizionale austriaco competente a risolvere le controversie relative ai mercati ferroviari - una precisa richiesta di chiarimenti. Tale commissione, ritenendo che l'esito della controversia di cui era investita dipendesse esclusivamente dall'interpretazione del diritto dell'Unione, decise di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali: 1) Se l'articolo 8, paragrafo 2, in combinato disposto con l'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007, debba essere interpretato nel senso che l'informazione relativa alle principali coincidenze deve comprendere, oltre agli orari di partenza previsti nell'orario ferroviario, anche la comunicazione di ritardi o soppressioni dei treni in coincidenza; 2) In caso di soluzione affermativa se l'articolo 5, in combinato disposto con l'allegato II della direttiva n. 2001/14, alla luce dell'articolo 8, paragrafo 2, in combinato disposto con l'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007, debba essere interpretato nel senso che il gestore dell'infrastruttura è tenuto a mettere a disposizione delle imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre imprese ferroviarie, laddove detti treni costituiscano le principali coincidenze ai sensi dell'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007. La Corte Europea, dunque, veniva investita sia della questione riguardante la necessità di fornire costantemente informazioni ai passeggeri dei singoli treni in relazione al traffico ferroviario, sia della questione relativa ai rapporti tra il gestore dell'infrastruttura e i vettori e alla libera circolazione delle informazioni fra loro. La Corte, con la pronuncia in oggetto, al fine di poter rispondere in maniera adeguata ad un interrogativo così formulato, ha provveduto ad analizzare la normativa UE coinvolta nel caso, indagandone sia i contenuti, sia gli obiettivi specifici. In particolare è stata richiamata la direttiva 2001/14, la quale ha come scopo principe *'una maggiore integrazione del settore ferroviario della Comunità'* poiché *'elemento essenziale del completamento del mercato interno e nell'ottica di una mobilità sostenibile'*. Tale normativa, all'art. 5, dispone che le imprese ferroviarie abbiano diritto, su base non discriminatoria, al pacchetto minimo di accesso, nonché all'accesso ai servizi sulla linea. Inoltre, l'allegato II di tale direttiva, intitolato «Servizi che devono fornirsi alle imprese ferroviarie», specifica che il pacchetto minimo di accesso comprende, fra l'altro, il trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura, il controllo dei treni, la segnalazione, regolazione e smistamento, nonché la comunicazione di informazioni sulla circolazione dei treni e tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità. Nella stessa pronuncia è stato poi richiamato il regolamento n. 1371/2007, che si occupa di tutelare, nel quadro della politica comune dei trasporti, i diritti dei passeggeri in quanto utenti del trasporto ferroviario, nonché di migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi, al fine di implementare la relativa quota di mercato della rotaia

rispetto alle modalità concorrenti. Tutto ciò con l'obiettivo di conseguire un livello elevato di protezione del consumatori del settore, in quanto parte debole del contratto di trasporto. Tra i numerosi diritti degli utenti, il regolamento 1371/2007 menziona come necessaria quella accessibilità alle informazioni sul servizio prima e durante il viaggio, dunque anche dopo la partenza del convoglio. Infatti la normativa stabilisce che, ove possibile, le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti forniscano informazioni sul traffico della rete ferroviaria in anticipo o comunque il prima possibile. In tal senso le imprese ferroviarie dovrebbero, quindi, cooperare per agevolare il passaggio dei passeggeri del trasporto ferroviario da un operatore all'altro, anche con l'emissione di biglietti globali. Secondo il regolamento in esame, la disponibilità di informazioni e di biglietti per i passeggeri del trasporto ferroviario dovrebbe essere agevolata adeguando i sistemi telematici in conformità di una specifica comune. In particolare l'articolo 8, paragrafo 2 enuncia quanto segue: *'Le imprese ferroviarie forniscono al passeggero nel corso del viaggio almeno le informazioni di cui all'allegato II, parte II'*. In sostanza si richiede di comunicare, in caso di ritardo all'arrivo o alla partenza, la situazione dell'orario previsto di partenza e di arrivo non appena tale informazione sia disponibile. Da questa analisi, nel presupposto che per l'interpretazione di norme di diritto dell'Unione si debba tener conto non soltanto della lettera, ma anche del loro contesto e degli scopi perseguiti (v., in particolare, sentenze del 26 giugno 1990, *Velker International Oil Company*, C-185/89, Racc. pag. I-2561, punto 17, e del 19 luglio 2012, *A*, C-33/11, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 27) la Corte Europea conclude affermando che: *'1) Il combinato disposto dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'allegato II, parte II, del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, dev'essere interpretato nel senso che le informazioni relative alle principali coincidenze devono comprendere, oltre agli orari di partenza previsti nell'orario ferroviario, anche i ritardi o le soppressioni di tali coincidenze, indipendentemente dall'impresa ferroviaria che fornisce le informazioni medesime. 2) Il combinato disposto dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007, nonché il combinato disposto dell'articolo 5 e dell'allegato II della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, come modificata dalla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, devono essere interpretati nel senso che il gestore dell'infrastruttura è tenuto a fornire alle imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre imprese ferroviarie, laddove detti treni costituiscano le principali coincidenze ai sensi dell'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007'*.

# LexTrasporti

Mensile di diritto divulgativo

MENU

- Home
- La rivista e le Pubblicazioni
- Le rubriche
- Le conversazioni
- La struttura
- Le collaborazioni
- Spazio Redazione
- I Contatti

## LexTrasporti

Nel 2013 è nato il primo mensile di diritto divulgativo del mondo dei trasporti nazionali ed internazionali.

Nasce da un team consolidato sia nell'esperienza sia nella volontà di proseguire nel proprio percorso e questa è la reale forza di questa pubblicazione. Non ha intenzione di mettersi in competizione con le prestigiose pubblicazioni di diritto marittimo e dei trasporti che si prefiggono una informazione ed una formazione scientifica ma vuole proporsi in un'area di "nicchia" per presentare agli operatori del mondo dei trasporti (armatori, trasportatori, assicuratori, spedizionieri, agenti marittimi, operatori multimodali, periti ed in generale gli esperti del settore o coloro che non lo sono ma sono interessati a questa materia) una prospettiva del diritto dialogale e comprensibile anche ai "non operatori del diritto" ma non semplificata o banalizzata aggiornandoli su temi di attualità o rinnovando l'approfondimento con l'analisi di temi considerati di rilievo.

La rivista è "divulgativa" perché diretta alla comprensione anche di persone non specializzate e cerca di essere aliena da tecnicismi giuridici.

Nello stile divulgativo **LexTrasporti** verrà distribuito solo in formato elettronico sfruttando tutte le piattaforme disponibili al momento ovvero tramite l'invio di file pdf, accessibilità piena attraverso una piattaforma che potrà essere letto da tutti i moderni smartphone / tablet e potrà essere ricevuto

**LexTrasporti** promuoverà alcuni "conversazioni" in collaborazione con il Consiglio dell'Ordine degli avvocati ed altri partners nazionali ed internazionali.

La rivista **LexTrasporti** è totalmente gratuita per tutti i lettori e prelevabile presso il punto di distribuzione Genova



Newsletter

---REGISTRATI---

Sarai periodicamente informato della uscita della nostra rivista e di ogni iniziativa promossa da LexTrasporti

iscriviti

**www.lextrasporti.com**



avv. Fabio Pieroni

Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.

## Il caso EEMS SOLAR

I frequente ricorso, nella prassi dei traffici via mare, a formulari contrattuali quali il Gencon 1994, rende tali capitolati oggetto di ricorrente analisi giurisprudenziale. Una recente pronuncia ha affrontato un interessante tema risolvendolo a favore dell'armatore (*Yuzhny Zavod Metall Profil LLC c. EemsBeheerder B.V. – m/n EEMS SOLAR*). I fatti possono riassumersi come segue. Un partita di 411 coils di acciaio era stata imbarcata a Xingang (Cina) con destinazione Novorossiysk (Russia) con emisionedi polizza Congen 1994 nella quale era incorporato un contratto di noleggio (*charter party*) su base Gencon 1994 intercorso tra l'armatore ed una terza parte (noleggiatore non ricevitore). Il carico era stato imbarcato e rizzato da stivatori cinesi incaricati dai noleggiatori. Nel corso del viaggio verso il porto di destinazione la nave aveva attraversato, in piena stagione monsonica, l'Oceano Indiano ed il carico aveva subito uno spostamento a causa dei cattivi tempi incontrati. In considerazione dei danni subiti i ricevitori, portatori della polizza di carico, promuovevano azione legale contro l'armatore. Uno degli argomenti a fondamento della domanda attore a era volto a dimostrare l'innavigabilità della nave per non essere questa dotata di materiale addizionale per il rizzaggio del carico. Inoltre, secondo i ricevitori, la responsabilità armatoriale andava dichiarata anche perché l'equipaggio aveva omesso di ispezionare il carico nel corso del viaggio e/o di risistemarlo dopo aver constatato la rottura delle rizzedurante la traversata. La circostanza era contestata dall'armatore attesa la specificità del carico trasportato e la non specializzazione della nave al trasporto per quel tipo di merce. L'ulteriore – e forse più interessante – aspetto controverso riguardava l'allocatione del rischio relativo allo stivaggio. Il Gencon contiene una clausola 5 (righe 52-54 del formulario) che trasferisce interamente ai noleggiatori gli oneri ed i rischi della caricazione/discarica e dello stivaggio/disstivaggio. Nel caso di specie tale clausola – che era stata emendata limitandone la portata alle sole operazioni all'imbarco e cancellando la parte relativa allo sbarco – così prevedeva: *"il carico sarà trasportato nelle stive, caricato, stivato e/o livellato, marcato, rizzato e/o fermato dai noleggiatori senza rischi, responsabilità e spese di qualunque genere per gli armatori"*. Secondo i ricevitori tale clausola non doveva intendersi incorporata nella polizza di carico. Decidendo il caso, il giudice ha dichiarato che l'origine del danno era da individuarsi

nell'errato sistema di stivaggio dei coils a bordo ed in particolare nel fatto di aver omesso di sistemarli in maniera tale che si bloccassero reciprocamente (mediante il metodo dei c.d. coils chiave o *locking coils* che prevede l'interposizione tra 2 coils e sopra gli stessi di un coil che si frapponga per 1/3 del suo diametro). Quanto all'innavigabilità, la sentenza ha accolto la tesi degli armatori che la nave non fosse specializzata per il trasporto di quel tipo di carico e che, pertanto, non potesse legittimamente attendersi che fosse dotata di materiale aggiuntivo per il rizzaggio. Inoltre, secondo il giudice, né l'armatore né l'equipaggio potevano criticarsi per aver omesso di rinnovare le rize considerato anche l'elevato peso di ciascun coils che ne avrebbe reso la movimentazione impossibile nel corso della traversata via mare. Così affrontati e risolti i temi relativi all'innavigabilità restava da decidere se gli armatori fossero o meno

avuto l'effetto di esonerare gli armatori da responsabilità per il trasporto e sarebbe stata, per tale motivo, contraria all'art. III.8 delle Regole dell'Aja-Visby che così dispone: *"qualsiasi clausola, convenzione o accordo in un contratto di trasporto che esoneri il vettore o la nave da responsabilità per perdita o danno alle merci dipendente da negligenza, colpa o inosservanza dei doveri e delle obbligazioni previste da questo articolo o attenuante tale responsabilità in modo diverso da quello previsto dalla presente convenzione sarà nullo, non avvenuto e di nessun effetto"*. Secondo la prospettazione degli attori, quindi, la clausola di allocatione del rischio relativa allo stivaggio del carico prevista dall'art. 5 del c/p, in quanto derogatrice del principio generale previsto dalle Regole dell'Aja-Visby in tema di responsabilità vettoriale, doveva ritenersi nulla e non opponibile ai ricevitori. Gli armatori, da parte loro, sostenevano che il contratto di



responsabili per il cattivo stivaggio. I ricevitori non contestavano il fatto che la polizza di carico incorporasse il *charter party*. Contestavano l'applicabilità della clausola 5 del Gencon. La Congenbill 1994 contiene una *"General Paramount Clause"* (art. 2) che richiama l'applicazione delle Regole dell'Aja-Visby. Come noto, l'art III 2 delle citate Regole stabilisce che *"il vettore, sotto riserva delle disposizioni dell'art. 4, procederà in modo appropriato e con cura alla caricazione, al maneggio, allo stivaggio, al trasporto, alla custodia, alla cura ed allo sbarco delle merci trasportate"*. Secondo i ricevitori, dunque, la clausola 5 del contratto di noleggio non poteva intendersi incorporata nella polizza di carico perché la limitazione di responsabilità che essa prevedeva non era consentita dalle Regole dell'Aja-Visby alle quali – secondo la prospettazione dei ricevitori – gli accordi tra le parti attribuivano priorità sul resto. L'attore sosteneva, quindi, che lo spostamento del carico con conseguente danno fosse imputabile a violazione da parte dell'armatore della relativa obbligazione di prendersi cura del carico. In subordine gli attori osservavano che, anche qualora la clausola 5 del c/p avesse dovuto intendersi incorporata nella polizza, essa avrebbe

noleggio e tutte le sue previsioni (inclusa, quindi, la clausola 5) dovessero intendersi validamente operanti ed opponibili ai ricevitori in quanto incorporate nella polizza di carico. L'art. 1 della Congen bill 1994, infatti, recita: *"sono qui incorporati tutti i termini e le condizioni, esclusioni ed eccezioni del contratto di noleggio datato come a tergo, inclusa legge e clausola arbitrale"*. Per tale motivo la responsabilità per le operazioni di stivaggio prevista dalla clausola 5 del Gencon doveva ritenersi validamente trasferita a carico dei noleggiatori. Gli armatori evidenziavano altresì che le Regole dell'Aja-Visby trovavano, nel caso di specie, applicazione per un richiamo voluto dalle parti piuttosto che per disposizione di legge. Ciò non impediva, quindi, ai contraenti del contratto di trasporto una diversa regolazione delle rispettive obbligazioni. L'eventuale conflitto delle previsioni della clausola 5 del contratto di noleggio con quanto contemplato dall'art III.8 delle Regole di Aja-Visby non avrebbe comunque vanificato, secondo gli armatori, la citata clausola nella sua interezza ma al limite ne avrebbe inertizzato solo le previsioni contrarie alle predette Regole. Nel decidere il caso in commento, il giudice si è rifatto ad un precedente giurisprudenziale che aveva già

affrontato la questione della allocazione della responsabilità per le operazioni di caricazione/stivaggio (*Jindallron and Steel Co Limited e altri c. IslamicSolidarityShipping Company Jordan Inc– m/n Jordan II – consultabile all'indirizzo*

<http://www.bailii.org/uk/cases/UKHL/2004/49.html>). In tale precedente i giudici, definendo un caso soggetto alle Regole dell'Aja-Visby con c/p sottostante redatto su diverso formulario, avevano ritenuto che la determinazione del perimetro delle obbligazioni del vettore per le operazioni di carico/scarico fosse lasciata alla libera disponibilità delle parti. Tale principio è stato ritenuto determinante anche nel caso in esame. Ciò che occorre, alla fine, accertare riguardava, quindi, il coinvolgimento o meno dell'armatore e/o del comandante nelle operazioni di stivaggio; circostanza che avrebbe sostanzialmente modificato l'applicazione della clausola 5 alla luce dell'art III.8 delle Regole dell'Aja-Visby. Il Comandante ed il Primo Ufficiale della *EEMS SOLAR* avevano effettivamente preparato un piano di carico alla partenza che prevedeva tre tiri di coils senza l'interposizione di coils chiave (*locking coils*). Gli armatori avevano, peraltro, sostenuto in causa che tale piano era stato predisposto solo successivamente alla caricazione. Il giudice, decidendo il caso, ha ritenuto non vi fosse alcuna evidenza che gli stivatori, nell'effettuare le operazioni di carico, avessero seguito il piano predisposto dal bordo. Per tale motivo non vi era alcuna evidenza di significativi interventi da parte di armatori/comandante che, se riscontrati, avrebbero consentito di mantenere a carico della convenuta la responsabilità per lo stivaggio. Secondo la sentenza in commento, l'art III.2 delle Regole dell'Aja-Visby non impone al vettore l'obbligazione di svolgere le operazioni di caricazione/stivaggio ma specifica i termini secondo cui tale prestazione deve essere resa qualora ne sia stata assunta dal vettore la relativa obbligazione. In altre parole l'obbligo contemplato dall'art. III.2 esiste in capo al vettore solo se da questo è stato assunto. Se il relativo rischio è stato allocato a terzi il vettore non risponde. Ulteriormente la portata della clausola 1 della polizza di carico era sufficientemente ampia da incorporare validamente la clausola 5 del *charter party* e quest'ultima aveva l'effetto di trasferire la responsabilità per lo stivaggio a terzi esonerandone gli armatori. Inoltre, secondo il giudice, l'incorporazione di una previsione che avesse l'effetto di trasferire a terzi la responsabilità per lo stivaggio del carico non poteva ritenersi invalidata dall'art III.8 delle Regole dell'Aja-Visby proprio perché, secondo la corrente interpretazione che ne viene data in diritto inglese – legge regolatrice del Gencon – l'art. III.2 non va inteso con eccessivo rigore letterale quanto piuttosto nel senso della previsione di una facoltà e non di un obbligo per il vettore di occuparsi di carico/stivaggio e scarico delle merci. Una tale interpretazione secondo i giudici inglesi è più conforme alla realtà dei traffici dove tali operazioni secondarie, essenzialmente pratiche, sono abitualmente demandate a manovalanza di terra piuttosto che all'equipaggio. La sentenza ha, quindi, concluso che "quando la responsabilità per la caricazione è stata contrattualmente trasferita dall'armatore al noleggiatore (o al proprietario del carico) l'armatore non è responsabile per i danni derivanti da improprio stivaggio anche se questo renda la nave innavigabile a meno che sia provato che il cattivo stivaggio

causa del danno sia derivato da un significativo intervento degli armatori o del loro comandante". E tale allocazione di rischio è opponibile anche all'ignaro terzo portatore della polizza di carico in cui sia stato validamente incorporato il contratto di noleggio che una tale clausola di allocazione del rischio preveda. È vero che nella prassi spesso il terzo portatore di buona fede non ha visto il *charter party* o non ha avuto in anticipo notizia delle sue clausole ma, hanno osservato i giudici, questo è "un rischio inevitabile del commercio internazionale e non può incidere sulla corretta interpretazione dell'art. III. 2 delle Regole dell'Aja-Visby". Si tratta di un'interpretazione di cui occorre tener conto visto che, nella prassi dei traffici marittimi, non è infrequente imbattersi in contratti di trasporto soggetti a legge e giurisdizione inglesi.



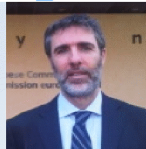
avv. Claudio Perrella

Studio Legale LS LexJusSinacta

## Laytime & demurrage clauses e contratto di vendita nella giurisprudenza inglese

Come noto, la parte che stipula il *charter party* (venditore CIF o compratore FOB) ha la necessità di prevedere nel contratto di vendita una disciplina che consenta di recuperare le somme eventualmente dovute all'armatore (noleggiante) a titolo di controstaillie. Il contratto di vendita contiene dunque di regola pattuzioni che hanno ad oggetto gli obblighi delle parti relativi all'esecuzione delle operazioni di imbarco e sbarco della merce, con formulazioni che possono variare in modo abbastanza significativo, e con richiami più o meno dettagliati alla disciplina del *charter party*. Numerose decisioni (soprattutto della giurisprudenza inglese) hanno analizzato la portata e gli effetti di *laytime* e *demurrage clauses* contenute nei contratti di vendita, e permettono di delineare i principi di carattere generale. La giurisprudenza ha in primo luogo affermato da tempo (R. Pagnan & Fratelli v. Finagrain Compagnie Commerciale Agricole et Financiere S.A. (The "Adolf Leonhardt" - 1986) che nulla impedisce di prevedere nel contratto di vendita una rata di controstaillie diversa (ed anche più elevata) di quella contenuta nel *charter party*. Un punto che è stato a lungo controverso è se *laytime and demurrage clauses* del contratto di vendita debbano essere interpretate come *indemnity clauses*, ed abbiano dunque solo il fine di rimborsare la parte del contratto di vendita esposta al pagamento delle controstaillie, oppure operino in modo totalmente distinto ed autonomo, con la conseguenza che le controstaillie sono dovute dal venditore FOB o dal compratore CIF in caso di ritardi senza che (rispettivamente) compratore FOB o venditore CIF siano tenuti a provare di averle effettivamente versate agli armatori. La

posizione gradualmente emersa nella giurisprudenza inglese è che *laytime* e *demurrage clauses* contenute nei contratti di vendita non hanno la funzione di tenere indenne dalle obbligazioni nascenti dal *charter-party*. Pertanto, è possibile che l'armatore non abbia diritto alle controstaillie (ad esempio per una irregolarità della *Notice of Readiness*), oppure lasci decorrere il termine previsto per la richiesta di pagamento, e tuttavia venditore FOB o compratore CIF abbiano pieno diritto di chiedere ed ottenere dalla propria controparte contrattuale il pagamento integrale delle controstaillie. Non solo, ma l'autonomia dei contratti di vendita e trasporto permette una disciplina totalmente distinta, ed il contratto di vendita può dunque avere previsioni diverse non solo con riguardo alla somma eventualmente dovuta per ogni giorno di controstaillie, ma anche con riguardo a modalità di calcolo, cause di interruzione e sospensione, decorso dei termini. Una recente pronuncia (Glencore Energy (UK) Ltd v. Sonol Israel Ltd [2011] EWHC 2756 (Comm)) è intervenuta nuovamente sul punto; in particolare, la Corte ha affrontato il problema dell'individuazione del momento in cui matura l'obbligo del pagamento delle somme dovute a titolo di *demurrage*. Nell'ambito di una vendita a condizioni DDU le parti avevano provveduto ad inserire nel contratto di vendita una clausola che fissava un *laytime* per la consegna delle merci, prevedendo invece che il calcolo delle controstaillie avvenisse "as per *charter-party rate, terms and conditions*". Al porto di sbarco la banchina era occupata, e ciò aveva determinato notevoli ritardi nell'inizio delle operazioni di scarico. Trascorsi alcuni mesi i venditori (Glencore) avevano trasmesso una fattura per le controstaillie, e non avendo ricevuto il saldo avevano promosso un giudizio solo 6 anni dopo. I compratori hanno eccepito la tardività dell'azione: in forza di quanto stabilito nel Limitation Act inglese, infatti, i venditori avrebbero dovuto procedere con la richiesta di rimborso entro 6 anni dal momento in cui era maturato il diritto, vale a dire dal completamento delle operazioni di sbarco. L'eccezione faceva leva sulla natura indipendente dell'obbligo di versare le controstaillie nascenti dal contratto di vendita, che ad avviso di parte acquirente era completamente svincolato dal *charter-party*. I venditori replicavano che la *laytime and demurrage clause* del contratto di vendita serviva a permettere il rimborso di quanto già versato agli armatori a titolo di controstaillie, e che dunque il termine per chiedere il rimborso a Glencore scattava solo dal momento in cui Sonol aveva effettivamente versato le somme dovute in base al *charter party*. La Corte, a conferma di un orientamento che ormai può dirsi consolidato Tra le altre Gill and Duffus SA v. Rionda Futures [1994] 2 Lloyd's Rep.67; OK Petroleum AB v. Vitol Energy SA [1995] 2 Lloyd's Rep. 160; Court of Appeal, *The Devon* [2004] 2 LLR 282; Fal Oil Co. Ltd v. Petronas Trading Corporation- 2004), si è pronunciata a favore dei compratori, ribadendo che la *laytime and demurrage clause* inserita in un contratto di vendita crea un'obbligazione di pagamento autonoma rispetto a quella esistente in base al *charter party*, ed ha dichiarato la tardività della richiesta di parte attrice.



avv. Massimiliano Grimaldi  
Grimaldi Studio Legale

## Cabotaggio marittimo e questioni applicative in relazione alla navigazione fluviomarittima da e verso lo stesso porto

Presentate lo scorso 13 dicembre 2013 alla Corte di Giustizia UE le conclusioni dell'Avvocato generale Pedro Cruz Villalón in relazione alla causa C-17/13 radicata dalla Alpina River Cruises GmbH e dalla Nicko Tours GmbH contro il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, capitaneria di porto di Chioggia. Riassumo di seguito la vicenda. La Alpina River Cruises GmbH e la Nicko Tours GmbH, rispettivamente società armatrice svizzera e società utilizzatrice tedesca della motonave "Bellissima", battente bandiera svizzera, organizzavano con la motonave un percorso crocieristico di sette giorni con partenza da Venezia, attraversamento della Laguna di Venezia fino a Chioggia, successivo percorso lungo il fiume Po e ritorno a Venezia con il medesimo itinerario. Nel percorso sarebbe stato attraversato il tratto di mare tra i porti di Chioggia e di Porto Levante non potendo la motonave attraversare il canale di Brondolo che collega internamente Chioggia con il fiume Po. La capitaneria di porto di Chioggia emanava tuttavia il provvedimento n. 5638 del 12 marzo 2012 con il quale, "nelle more di una diversa interpretazione del superiore Ministero delle infrastrutture e dei trasporti", negava alla motonave l'autorizzazione ad operare sulla tratta Chioggia - Porto Levante "per la mancanza dei requisiti di bandiera richiesti dalla normativa" di cui al regolamento CEE 3577/92. La medesima capitaneria di porto, con precedente dispaccio del 21 febbraio 2012, n. 04.01.31/3957, indicava che la navigazione nel tratto di mare Chioggia - Porto Levante "è soggetta alla normativa in materia di cabotaggio marittimo, di cui al Regolamento C.E.E. 3577/92, come chiarito dal Ministero con Dispaccio TMA3/CA/2037 in data 25.07.2002...ed è pertanto riservata alle navi battenti bandiera comunitaria". In sostanza, ad avviso della amministrazione marittima ostava all'accoglimento dell'istanza l'articolo 224 (Riserva della prestazione dei servizi di cabotaggio e del servizio marittimo) del codice della navigazione, a tenore del quale "1. Il servizio di cabotaggio fra i porti della Repubblica è riservato, nei termini di cui al reg. (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, agli armatori comunitari che impiegano navi registrate in uno Stato membro dell'Unione europea e che battono bandiera del medesimo Stato membro, sempre che tali navi soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in detto Stato membro. // 2. Le

disposizioni di cui al comma 1 si applicano alle navi che effettuano servizio marittimo dei porti, delle rade e delle spiagge". Le due società, con ricorso proposto al Tar per il Veneto, chiedevano l'annullamento del predetto provvedimento inibitorio n. 5638 del 12 marzo 2012 della capitaneria di Chioggia; del dispaccio 21 febbraio 2012, n. 04.01.31/3957 della stessa capitaneria, del dispaccio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 25 luglio 2002, n. TMA3/CA/2037 nonché di ogni atto annesso, connesso o presupposto. Le parti ricorrenti sostenevano, in particolare, che il servizio di crociera fluviomarittima organizzato non potesse corrispondere al termine "cabotaggio" posto che quest'ultimo presuppone, a loro avviso, un traffico di passeggeri tra due punti distinti, mentre nella fattispecie si sarebbe trattato di un servizio con partenza e arrivo nel medesimo porto. Il Tribunale adito, sezione prima, con la sentenza breve n. 480 del 2012, respingeva il ricorso sul rilievo che nella comunicazione 22.12.2003 al Parlamento europeo, avente ad oggetto proprio "l'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo)", la Commissione, dopo avere precisato che "i servizi di crociera rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 quando sono prestati all'interno di uno Stato membro" (punto 3.2, primo periodo), ha precisato che anche "il trasporto di passeggeri via nave a scopi turistici che inizia e termina nello stesso porto è disciplinato dal regolamento" (punto 3.3, ultimo periodo, della citata comunicazione).

Con l'appello la Alpina River Cruises GmbH e la Nicko Tours GmbH chiedevano l'annullamento della sentenza di primo grado con istanza cautelare di sospensione dell'esecutività della sentenza medesima, accolta dal Consiglio di Stato. In tale ambito, dopo che all'udienza del 20 novembre 2012 la causa veniva trattenuta per la decisione, il Consiglio di Stato riteneva di porre alla Corte di Giustizia dell'Unione europea la seguente questione pregiudiziale, sospendendo il giudizio sino alla sua definizione (ordinanza 12.12.2012): "se il regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio del 7 dicembre 1992 debba essere interpretato come applicabile all'attività crocieristica svolta tra porti di uno Stato membro senza imbarco e sbarco in questi porti di passeggeri diversi, in quanto la detta attività inizia e termina con l'imbarco e sbarco dei medesimi passeggeri nel medesimo porto dello Stato membro". Il giudice del rinvio pregiudiziale osservava infatti che per la decisione assume particolare rilievo il contenuto della nozione di "cabotaggio marittimo", rilevando come la stessa dia in effetti adito a dubbi interpretativi. Se, infatti, proseguiva il Consiglio di Stato, l'interpretazione della nozione di "cabotaggio marittimo" ovvero "servizi di trasporto marittimo" di cui all'art. 2 del regolamento è tale da ricomprendervi l'attività crocieristica che inizia e termina con l'imbarco e sbarco dei medesimi passeggeri nello stesso porto di uno Stato membro pur con transito in altri porti di tale Stato, ne consegue la riserva anche di tale attività agli armatori comunitari con l'esclusione, nella specie, dell'attività svolta con la motonave "Bellissima" poiché battente bandiera svizzera. In

questo caso risulterebbe infatti infondata la diversa interpretazione secondo la quale si avrebbe "cabotaggio marittimo" soltanto in relazione al "traffico" di passeggeri tra i porti inteso come imbarco e sbarco di passeggeri diversi in tali porti. Il Consiglio di Stato osservava quindi che il testo del regolamento dà adito al dubbio interpretativo rispetto alla fattispecie considerata, come dimostrerebbe il successivo ricorso della Commissione alla comunicazione sopra richiamata, in cui si è ritenuto di dover chiarire l'applicazione del regolamento riguardo ai servizi di crociera (3.2.) e al trasporto di passeggeri via nave a scopi turistici da e per lo stesso porto (3.3.). Nel procedimento innanzi alla Corte le due società chiedevano tuttavia che fosse riformulata la questione pregiudiziale posta dal giudice del rinvio, in modo che fosse esaminato anche se sia incluso nell'ambito di applicazione del regolamento un servizio realizzato in acque interne con l'unica eccezione di una navigazione per via marittima della durata di circa un'ora. L'Avvocato generale, nelle proprie conclusioni presentate un mese fa, ha condiviso l'opportunità di una riformulazione della questione sulla considerazione che laddove la crociera in esame non avesse potuto essere qualificata come "cabotaggio marittimo" sarebbe stato necessario qualificarla quale "traffico fluviale", con le conseguenze che ne derivano nel diritto interno per la risoluzione della relativa controversia. In altri termini, ad avviso dell'Avvocato generale, per precisare la nozione di "cabotaggio marittimo" non è determinante tanto stabilire se vi siano ricomprese le crociere che iniziano e terminano con l'imbarco e sbarco dei medesimi passeggeri nel medesimo porto di uno Stato membro, quanto stabilire anzitutto se si tratti o meno di trasporto "marittimo". E, ciò, giacché il fatto che l'imbarco e lo sbarco dei medesimi passeggeri abbiano luogo o meno nel medesimo porto di uno Stato membro sarebbe da ritenersi irrilevante, dal momento che dall'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento risulterebbe con chiarezza che i "servizi di crociera" rientrano nell'ambito di applicazione del suddetto regolamento e costituiscono pertanto in ogni caso un servizio di trasporto ai sensi dei suoi articoli 1 e 2. Al fine di rispondere alla questione - se, cioè, una prestazione di servizio di trasporto realizzata per mare soltanto in minima parte nell'ambito di una navigazione fluviale possa essere considerata "cabotaggio marittimo", l'Avvocato generale ha ritenuto di utilizzare lo stesso tipo di ragionamento con cui la Corte ha risposto nel modo seguente nella causa C-323/03 (Commissione/Spagna): <<non c'è dubbio ... che le acque della ria di Vigo siano acque di mare e tanto basta, secondo la lettera delle disposizioni citate (del regolamento n. 3577/92), per considerare i trasporti su di esse praticati come trasporti, appunto, "via mare">>. Ora, nel caso di specie, è vero che la motonave "Bellissima" avrebbe effettuato una parte ridottissima del tragitto "per via di mare" ma ciò risulta, ad avviso dell'Avvocato generale, sufficiente per qualificare il servizio come "cabotaggio marittimo", posto che l'articolo 2 del regolamento non definisce tale categoria rispetto alla totalità o ad una parte del tragitto e, di conseguenza, tenuto anche conto degli obiettivi del regolamento stesso, occorre a suo parere optare per una interpretazione che consenta di qualificare come "cabotaggio marittimo" qualsiasi trasporto il cui tragitto sia effettuato per mare, ancorché in minima parte. Alla luce delle richiamate considerazioni, l'Avvocato generale ha nelle proprie conclusioni suggerito alla Corte di rispondere al Consiglio di Stato nei seguenti termini: "Un servizio di trasporto come quello oggetto del procedimento principale costituisce un servizio di trasporto marittimo all'interno di uno Stato membro ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 3577/92."



avv. Barbara Pozzolo

Studio Legale Pozzolo

## La Direttiva 2013/11/UE

(Direttiva sull'ADR per i consumatori)

**A**cinque anni dalla prima Direttiva UE 52/2008 in materia di mediazione – in attuazione della quale è stato varato in Italia il tanto contestato D.lgs. 28/2010, di poi dichiarato parzialmente incostituzionale ed da ultimo emendato dal D.l. 63/2013, convertito nella l. 98/2013- il Parlamento Europeo è tornato a parlare di ADR con la Direttiva UE 11/2013 del 21 maggio 2013, volta ad incentivare l'uso delle procedure alternative e ad armonizzare le normative degli stati membri in materia. Singolare la circostanza che la Direttiva UE sia stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale UE in data 18 giugno 2013 – appena tre giorni dopo l'approvazione del "Decreto del Fare" con il quale è stata reintrodotta l'obbligatorietà della mediazione in Italia. La nuova Direttiva UE è espressamente riservata alle "procedure di risoluzione extragiudiziale delle controversie, nazionali e transfrontaliere, concernenti obbligazioni contrattuali derivanti da contratti di vendita o di servizi, sia on line che offline, tra professionisti stabiliti nell'Unione e consumatori residenti nell'Unione attraverso l'intervento di un organismo di ADR che propone o impone una soluzione o riunisce le parti al fine di agevolare la soluzione amichevole". La normativa in esame contempla quindi tutte le diverse procedure di ADR dalla mediazione all'arbitrato, fino alle negoziazioni paritetiche. La Direttiva 52/2008 si applica a tutte le controversie transfrontaliere in materia civile e commerciale (con qualche limitazione), mentre la Direttiva in commento – è relativa sia alle controversie transfrontaliere sia nazionali concernenti obbligazioni contrattuali derivanti da contratti di vendita o di servizi. Tuttavia la Direttiva 11/2013 dal punto di vista soggettivo ha un ambito di applicazione più limitato rispetto alla precedente Direttiva poiché regola soltanto la soluzione delle controversie derivanti da contratti di vendita o di servizi stipulati dai consumatori e professionisti amministrata da un Organismo di ADR. A quest'ultimo riguardo va evidenziato che la Direttiva all'art. 4, lett. h) definisce "organismi ADR" tutti quegli organismi, istituiti su base permanente, che offrono la possibilità di avvalersi di procedure extragiudiziali di risoluzione delle controversie, nel rispetto dei requisiti dalla stessa Direttiva dettagliatamente previsti. In particolare la Direttiva stabilisce all'art. 20 che gli Stati membri designino un'autorità competente

incaricata di valutare che gli organismi ADR rientrino nell'ambito di applicazione della stessa direttiva, verificando la loro conformità ai requisiti di qualità prescritti. I requisiti sono dettagliati al Capo II relativo all' "ACCESSO E REQUISITI APPLICABILI AGLI ORGANISMI E ALLE PROCEDURE ADR". E così a tenore dell'art. 5 comma 2., gli Stati membri dovranno garantire che gli Organismi ADR soddisfino le seguenti condizioni: a) mantengano un sito web aggiornato che fornisca alle parti un facile accesso alle informazioni concernenti la procedura ADR e che consenta ai consumatori di presentare un reclamo e la documentazione di supporto necessaria online; b) mettano a disposizione delle parti, su richiesta delle stesse, le informazioni di cui alla lettera a) su un supporto durevole; c) ove applicabile, offrano al consumatore la possibilità di presentare un reclamo offline; d) consentano lo scambio di informazioni tra le parti per via elettronica o, se applicabile, attraverso i servizi postali; e) accettino sia le controversie nazionali sia quelle transfrontaliere, comprese le controversie oggetto del regolamento (UE) n. 524/2013 (adottino i provvedimenti necessari a garantire che il trattamento dei dati personali avvenga nel rispetto delle regole sulla protezione dei dati personali di cui alla legislazione nazionale di attuazione della Direttiva 95/46/CE nello Stato membro in cui l'organismo ADR è stabilito, quando trattano le controversie oggetto della direttiva. Vengono poi chiaramente evidenziati all'art. 6 i necessari criteri di "competenza" "indipendenza" ed "imparzialità" che devono offrire sia l'Organismo che le persone fisiche incaricate di gestire le ADR. E così gli Stati membri dovranno garantire che gli incaricati: a) possiedano le conoscenze e le capacità necessarie nel settore della risoluzione alternativa o giudiziale delle controversie dei consumatori, nonché una comprensione generale del diritto; b) siano nominate per un mandato di durata sufficiente a garantire l'indipendenza della loro azione e non possano essere rimosse dalla loro mansione senza giusta causa; c) non siano soggette a istruzioni dell'una o dell'altra delle

parti o dei loro rappresentanti; d) siano retribuite secondo modalità non legata all'esito della procedura; e) comunichino senza indugio all'organismo ADR... conflitti di interessi con l'una o l'altra delle parti della controversia che sono chiamati a risolvere. Vengono poi ancora richiamati i principi basilari della "trasparenza" delle informazioni relative alle caratteristiche dell'organismo delle persone che lo compongono, delle competenze, dei tipi di controversie trattati, delle norme procedurali che le disciplinano, e delle regole utilizzate per la risoluzione delle controversie: norme giuridiche, equità, codice di condotta, le lingue nelle quali possono essere presentati i reclami e nelle quali si svolge la procedura.

La Direttiva prevede poi all'art. 8 che gli Stati membri garantiscono procedure ADR "efficaci" ed a tal proposito prevede che la procedura ADR sia disponibile e facilmente accessibile online e offline, le parti abbiano accesso alla procedura senza essere obbligate a ricorrere a un avvocato, senza tuttavia che la procedura precluda loro tale possibilità e diritto, che la procedura ADR sia gratuita o disponibile a costi minimi per i consumatori; che l'esito della procedura ADR sia comunicato entro un termine di 90 giorni. Vengono infine richiamati i principi di "equità" e così la possibilità per le parti di esprimere opinioni, argomentazioni e prove, essere informate, avere la possibilità di ritirarsi dalla procedura, della vincolatività o meno della soluzione proposta conformemente al diritto nazionale. Dall'esame della recente Direttiva appare chiaro l'obbiettivo del Legislatore Europeo di trovare strumenti efficaci per eliminare gli ostacoli diretti ed indiretti per il corretto funzionamento del mercato interno e volti a migliorare la fiducia e gli scambi all'interno dell'Unione. Indicativi sul punto sono i ben 62 considerando della Direttiva laddove evidenziano che la necessità di normare le ADR si è palesata preso atto della mancanza di un adeguato sviluppo della cultura delle ADR in maniera coerente e "sufficiente" all'interno dell'Unione. Evidenziando (considerando n.5) che la "risoluzione alternativa delle controversie offre una soluzione semplice, rapida ed extragiudiziale alla controversie tra consumatori e professionisti" nonché la necessità di un adeguata normativa di raccordo tra i diversi sistemi nazionali, al fine di favorire i consumatori incentivandoli a operare sul mercato comune. Il Legislatore europeo vuole offrire ai consumatori uno strumento duttile, da azionare su base volontaria (salvo diversa indicazione della normativa adottata dallo stato membro), veloce ed economico. L'attuazione della Direttiva è prevista entro il 9 luglio 2015, sarà quindi interessante vedere come il legislatore nazionale interverrà al fine di regolamentare ed armonizzare ed uniformare tutte le procedure di ADR, ivi inclusa quella di mediazione.







DAVIDE MCINNES  
Ince&Co.LLP

## Il dovere di buona fede nei contratti assicurativi inglesi e il caso DC MERWESTONE

**A**l momento di concludere un contratto in diritto inglese, i clienti internazionali si aspettano un regime che fornisca certezza e giustizia. Rimangono quindi sorpresi nell'apprendere che, a differenza del sistema italiano previsto all'articolo 1337 del codice civile, non esiste nel diritto inglese alcun obbligo generale di buona fede pre-contrattuale o post-contrattuale. Trova invece applicazione il principio del *caveat emptor* o del *"buyer beware"*. In uno scenario contrattuale tipico quale la vendita di una società o l'acquisto di una proprietà, salvo che elementi specifici di falsa rappresentazione della situazione si applichino nella fase negoziale del contratto in base alla common law o al Misrepresentation Act del 1967, il rischio rimane a carico della parte contraente dal momento che le corti usualmente non interferiscono o rettificano un accordo concluso legalmente ma basato su mala fede. Sotto certi punti di vista questa è anche la forza del diritto inglese. Le parti possono contrattare qualsiasi aspetto e devono assicurarsi di avere condotto un previo corretto accertamento della situazione. I contratti sono pertanto generalmente azionabili se i rimedi ivi indicati sono essi stessi azionabili in base al diritto inglese. Peraltro nei contratti di assicurazione nel diritto inglese si impone un dovere di buona fede così come codificato nel Marine Insurance Act 1906. Tale obbligo prevede che l'assicurato debba rendere noti tutti i fatti rilevanti agli assicuratori prima che il contratto di assicurazione si sia perfezionato. Tale principio trova applicazione poiché le corti inglesi hanno da tempo riconosciuto che un contratto di assicurazione è basato sulla fatto che l'assicurato (e i suoi agenti o brokers) fornisca tutte le informazioni rilevanti relative al rischio, in maniera tale che l'assicuratore possa determinare e considerare il rischio e fornire una copertura con un premio adeguato. Cosa si intenda *"informazione rilevante"* è un aspetto che va giudicato su basi oggettive ossia inerisce tutti quei fatti che un prudente assicuratore avrebbe considerato come rilevanti. Qualora l'assicurato non renda note le informazioni rilevanti allora l'assicuratore può respingere tutti i sinistri e in verità a

chiedere l'annullamento della polizza *ab initio*, come se non fosse mai stato concluso il contratto. Tale passo implica anche la restituzione di tutti i premi che l'assicurato abbia pagato in relazione alla polizza. Gli avvocati inglesi hanno da tempo riconosciuto che l'obbligo di buona fede e l'azione di annullamento sono aspetti fondamentali ed è pertanto vitale che coloro i quali concludano un contratto assicurativo in Inghilterra siano costantemente informati dell'esistenza di tale obbligo. Ciò è particolarmente importante poiché affinché un assicuratore possa respingere il sinistro e chiedere l'annullamento della polizza non è richiesta alcuna connessione causale tra l'informazione non fornita e il successivo danno patito dall'assicurato. È rilevante osservare che tale obbligo si estende ai broker assicurativi. Se un broker fosse consapevole di un fatto rilevante circa l'assicurato che neppure l'assicurato stesso conosceva, allora l'assicuratore può comunque respingere il sinistro e considerare il contratto come mai perfezionatosi (anche se in tali casi l'assicurato avrebbe certamente un'azione per danni nei confronti del broker). Nel caso *Pan Atlantic Insurance Co. Ltd v. Pine Top Insurance Co. Ltd [1994]* la House of Lords ha ritenuto che fosse necessaria la soddisfazione di un test ulteriore affinché l'assicuratore potesse respingere il reclamo. Tale test, chiamato *"test of inducement"*, richiede che il fatto rilevante potesse ipoteticamente influenzare l'assicuratore nel sottoscrivere il rischio. Per esempio, l'assicuratore potrebbe dimostrare che, se fosse stato a conoscenza dell'informazione rilevante, avrebbe rifiutato di sottoscrivere il rischio o avrebbe incrementato il premio o avrebbe modificato le condizioni di assicurazione. È stato quindi introdotto un elemento di soggettività nel sistema. Sebbene quanto sopra illustri la posizione in relazione alla buona fede nella formazione del contratto, un assicurato deve fare attenzione anche nel modo di presentare il suo reclamo. Il dovere di buona fede si applica anche in quella fase. Gli assicuratori possono infatti respingere un sinistro in base al diritto inglese se riescono a dimostrare che l'assicurato abbia agito fraudolentemente per presentare il suo reclamo, anche se il reclamo in se stesso è valido. Tale azione fraudolenta può inerire sia il momento in cui l'assicurato presenti la prima volta il suo reclamo o quando vengano fornite ulteriori

informazioni su richiesta dell'assicuratore che sta investigando circa lo stesso. In un caso recente *Versloot Dredging BV v HDI Gerling and others ("The DC Merwestone") [2013]* discusso davanti alla High Court, lo studio del sottoscritto ha agito per conto degli assicuratori corpo e macchina di una nave in relazione ad un reclamo assicurativo in cui la nave assicurata aveva subito gravi danni al motore in esito ad un allagamento. La strategia difensiva dell'assicuratore era basata su vari aspetti tra cui il fatto che l'assicurato avesse agito fraudolentemente per rappresentare il reclamo in risposta ad alcuni quesiti degli assicuratori circa il sinistro. In particolare l'assicurato aveva affermato che gli allarmi avessero suonato in un particolare momento ed aveva proseguito fornendo i motivi per i quali l'equipaggio non avesse immediatamente investigato sull'allagamento. Successivamente l'assicurato aveva ammesso che gli allarmi non avevano suonato al momento del sinistro e che spiegazioni circa il motivo per il quale gli allarmi non fossero stati oggetto di investigazione erano altresì false. Sulla base di ciò il tribunale ha ritenuto che il manager che aveva fornito tali informazioni per conto dell'assicurato non avesse ragioni fondate per ritenere come veri i fatti che esso stesso aveva presentato all'assicuratore. Il giudice ha riassunto tale comportamento come *"falsità raccontata in maniera negligente al fine di supportare il reclamo assicurativo"*. Il giudice ha anche ritenuto che le dichiarazioni false fossero state fornite dal manager dell'assicurato al fine di supportare il reclamo e nella speranza di una veloce transazione. Tale comportamento, a giudizio della corte, confermava che la dichiarazione resa non fosse irrilevante o non *de minimis*. Il giudice ha quindi concluso che l'assicurato aveva agito fraudolentemente e come tale ha negato il risarcimento, nonostante il fatto che avesse ritenuto che, diversamente, il reclamo sarebbe stato coperto dalla polizza. Il giudice ha quindi concesso all'attore l'autorizzazione ad appellare al fine di verificare il test attuale nel contesto di comportamenti fraudolenti; che il giudice stesso ha suggerito potrebbe essere modificato nel senso che si verifici se sia giusto e proporzionato, tenuto conto di tutte le circostanze del caso. Il mercato assicurativo a Londra sta quindi aspettando con interesse l'esito del giudizio della corte d'appello, la cui udienza è fissata nel luglio del 2014. Nel frattempo è comunque importante che gli assicuratori e gli assicurati che stipulino contratti assicurativi soggetti alla legge inglese conoscano la posizione in relazione alla rappresentazione dei fatti rilevanti (e i fatti che non sono rappresentati) prima della conclusione del contratto. Debbono essere altresì consapevoli che reclami assicurativi che potrebbero essere validi, potrebbero essere rigettati se sono presentati in maniera fraudolenta. Pertanto, nonostante a livello generale non vi sia un dovere contrattuale di agire in buona fede, in relazione ad un contratto assicurativo l'agire in buona fede è ancora un obbligo fondamentale sia prima che il contratto sia perfezionato, sia dopo tale momento, sia al momento di presentare il reclamo assicurativo.





avv. Cecilia Vernetti

Studio Legale Camera Vernetti

## Il Tribunale di Prato nega il limite RCV al vettore ritenuto responsabile in via extracontrattuale

Una recentissima sentenza del Tribunale di Prato (n. 602, del 29.4.2013) ha negato al vettore il beneficio della limitazione della responsabilità civile vettoriale sostenendo che il trasportatore fosse responsabile nei confronti del proprietario del carico in via extracontrattuale, anziché in base al contratto di trasporto, per avere leso il diritto di credito di quest'ultimo, avendo esposto la merce ad un maggior rischio di essere sottratta durante il trasporto. La sentenza in questione è relativa ad un trasporto terrestre dall'Italia alla Svizzera di una partita di capi di abbigliamento. Nel corso del predetto trasporto l'autista si era fermato in una piazzola di sosta dell'Autostrada A 1 dove aveva lasciato il veicolo in parcheggio, incustodito e privo di allarme. In tale circostanza ignoti ladri avevano forzato il lucchetto di chiusura del portellone del rimorchio sottraendo parte del carico. Il Tribunale di Prato ha ritenuto che la sottrazione fosse addebitabile a responsabilità del vettore in quanto il furto si era verificato a causa della "pessima organizzazione e gestione della vicenda da parte del vettore il quale aveva lasciato nella piazzola il proprio veicolo incustodito e senza allarme, accettando il rischio di viaggio notturno, nel quale tipicamente vi possono essere furti e rapine a danno dei trasportatori ed inoltre non custodendo in modo adeguato la merce "assicurata" solo a un lucchetto facilmente removibile...". Su tale base il Tribunale ha escluso l'applicabilità del limite RCV previsto dall'art. della Convenzione di Ginevra del 1956 (normativa applicabile al caso di specie trattandosi di trasporto terrestre internazionale), così motivando: "non pare applicabile al caso di specie il limite di responsabilità invocato dalla parte convenuta, dato che il vettore risponde della perdita della merce affidata alla sua custodia anche dal punto di vista extra-contrattuale, dato che ha inevitabilmente leso il diritto di credito della parte attrice mettendo a rischio la merce, facendola viaggiare per sua scelta nelle ore notturne ed esponendo la stessa ad un maggior rischio di esser sottratta da malfattori". Il Tribunale, quindi, nel caso di specie ha escluso l'applicabilità del beneficio del limite RCV (pari a 8.33 diritti speciali di prelievo per ogni kg di merce mancante) non già ravvisando il dolo o la colpa equivalente al dolo del vettore (così come previsto dall'art. 29 della Convenzione CMR), bensì escludendo l'applicabilità stessa della disciplina contrattuale (racchiusa nella CMR) a favore di quella prevista in tema di illeciti extracontrattuali (art. 2043 c.c.). La sentenza in questione ad avviso di chi scrive è criticabile sotto molteplici aspetti. Il Tribunale, infatti, per escludere l'applicabilità del limite RCV ben avrebbe potuto valutare se, sulla base delle prove fornite dall'interessato al carico, vi fossero elementi sufficienti per ravvisare la colpa

equivalente al dolo con conseguente automatica esclusione del limite RCV. Ciò tanto più se si considera che il Tribunale di Prato ha ritenuto applicabile al caso di specie il termine triennale di prescrizione del reclamo da parte del carico; termine che in base alla CMR (art. 32) si applica soltanto nei casi in cui ricorra dolo o colpa equiparata al dolo del vettore. A ciò si aggiunga che in base alla CMR (art. 28) è previsto anche che qualora sia fatta valere la responsabilità extracontrattuale del vettore, quest'ultimo possa comunque avvalersi delle disposizioni della convenzione che escludono la responsabilità del vettore o limitano le indennità dovute. Pertanto nel caso di specie l'applicazione del regime di responsabilità extracontrattuale non giustificava comunque di per sé l'esclusione del limite RCV. Ciò posto la sentenza, seppur come detto criticabile, si segnala per il fatto che il Tribunale, per giungere a tale conclusione (esclusione del limite RCV) ha aderito all'orientamento della Cassazione (cfr. Cass. n. 1312/2005, Cass. n. 108/1999 e Cass. 7337/1998) che ammette il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale del vettore quando alla violazione degli obblighi contrattuali si accompagni anche la violazione del principio del "neminem laedere"; violazione che nella specie, secondo il Tribunale di Prato, sussisterebbe sotto il profilo della lesione del diritto di credito dell'interessato al carico.



avv. Daniela Aresu

Studio Legale Aresu

## La normativa

**Legge 27 dicembre 2013, n.147 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato (Legge di stabilità 2014) – GU Serie Generale n. 302 del 27/12/2013, suppl. ord.n.87 Entrata in vigore del provvedimento 1/1/2014 ad eccezione del comma 356 che entra in vigore il 27/12/2013**

La cd. Legge di Stabilità contempla provvedimenti di rilievo per l'autotrasporto, dalla riforma dell'Albo, che modifica composizione e funzioni del Comitato centrale, vero e proprio organo di governo del settore, ai fondi che saranno erogati nel 2014 alle aziende di autotrasporto, al rimborso delle accise sul carburante cui queste ultime avranno diritto il prossimo anno. **Con riferimento ai fondi per l'autotrasporto la legge di Stabilità autorizza la spesa di 330 milioni di euro per l'anno 2014 ai fini della realizzazione di interventi in favore del settore dell'autotrasporto.** Sarà poi il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, a definire il riparto di tali risorse, che in ogni caso diminuiscono del 17,5% rispetto a quelle destinate al comparto nel 2013. Le novità più rilevanti riguardano la riforma **dell'albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi con la previsione della nuova composizione e di nuove funzioni assegnate al Comitato centrale dell'Albo, il quale è incaricato di svolgere**

*funzioni di studio e di consulenza con specifico riferimento a progetti normativi, alla risoluzione delle problematiche connesse con l'accesso al mercato dell'autotrasporto e alla professione di autotrasportatore; verificare l'adeguatezza e regolarità delle imprese iscritte, in relazione alle modalità concrete di svolgimento dell'attività economica ed alla congruità fra il parco veicolare e il numero, dei dipendenti autisti, nonché alla regolarità della copertura assicurativa dei veicoli, anche mediante l'utilizzazione dei dati presenti nel CED presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dei collegamenti telematici fra i sistemi informativi dell'INAIL, dell'INPS e delle camere di commercio; svolgere attività di controllo sulle imprese iscritte, al fine di garantirne la perdurante e continua rispondenza ai requisiti previsti per l'esercizio della professione come definiti ai sensi del regolamento (CE) 1071 del 2009."*

**Le funzioni relative alla cura e alla gestione degli Albi provinciali degli autotrasportatori di cose per conto di terzi sono svolte dagli Uffici periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le risorse umane disponibili a legislazione vigente. Entro e non oltre sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le funzioni sono trasferite con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, comprese le relative risorse finanziarie da destinare al funzionamento degli Uffici. Fino a tale data, le predette funzioni di cura e di gestione degli Albi provinciali sono esercitate, in via transitoria, dalle Province.**

**Direttiva 10 gennaio 2014 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti sulle sanzioni per la violazione dei costi minimi**

Il Ministero dei Trasporti con una direttiva del 10 gennaio affida alla Motorizzazione Civile il compito di erogare le sanzioni sui costi minimi. Gli uffici provinciali della Motorizzazione Civile sono la nuova autorità competente per erogare le sanzioni relative alla violazione dell'articolo 83 bis della legge 133/2008, riguardante i costi minimi e, più in generale, la "tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato". La direttiva ministeriale è conseguenza diretta dei punti 8 e 9 del Protocollo d'Intesa del 28 novembre 2013. Le associazioni di categoria dell'autotrasporto avevano infatti evidenziato in svariate circostanze l'assenza di un organo deputato a irrogare eventuali sanzioni posto che l'articolo 83 bis sopra citato non precisava l'Amministrazione competente. La direttiva individua direttamente detta Autorità all'interno dell'organizzazione periferica del Ministero delle infrastrutture e trasporti, cioè la Motorizzazione. Con riferimento alle modalità operative, se la Guardia di Finanza e l'Agenzia delle Entrate riscontrano la violazione dovranno trasmettere il processo verbale redatto durante la verifica, con la prova delle eseguite contestazioni o notificazioni, corredato di una breve relazione e di ogni altro atto o documento istruttorio necessario alla definizione della sanzione, all'ufficio periferico della motorizzazione civile (UMC) nella cui circoscrizione territoriale è stato effettuato l'accertamento della violazione. A questo punto, gli uffici della motorizzazione, verificata la regolarità degli atti, emetteranno il provvedimento amministrativo che ingiunge il

pagamento della sanzione amministrativa correlata alla violazione. Dal momento della notifica, il presunto trasgressore avrà 15 giorni di tempo per presentare le proprie difese e massimo 30 giorni per il ricorso al Giudice di pace del luogo in cui è stata commessa l'infrazione.

Infine, la direttiva affronta la questione dei tempi di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto merci su strada, per raccomandare una puntuale applicazione. Infatti, la legge n. 127 del 2010 stabilisce che il termine di pagamento è di 30 giorni "escludendo la validità di clausole pattizie che prevedano tempi superiori a sessanta giorni".

**Decreto Dirigenziale Prot. n.213 del 30 dicembre 2013** La Legge di stabilità 2014, al fine di individuare le associazioni di categoria e le associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo aventi titolo per poter nominare un proprio rappresentante in seno al Comitato centrale per l'Albo degli Autotrasportatori di cose per conto di terzi, richiede la dimostrazione di significativi requisiti di rappresentatività delle medesime associazioni sul territorio nazionale. A tal fine il decreto specifica tali requisiti: ordinamento interno a base democratica sancita dallo Statuto, potere di rappresentanza della categoria degli autotrasportatori, anzianità di costituzione di almeno cinque anni, non meno di cinquecento imprese iscritte a livello nazionale ovvero imprese iscritte con un totale di veicoli aventi massa complessiva non inferiore a ventimila Tonn., organizzazione periferica comprovata da sedi in almeno venti circoscrizioni provinciali, firmataria negli ultimi dieci anni di rinnovi del contratto collettivo, rappresentata direttamente o indirettamente presso il C.N.E.L. Il decreto assegna il termine di 30 giorni per entrare a far parte del Comitato Centrale da parte delle Associazioni di categoria.

**Decreto Ministeriale N. 366 del 04/10/2013 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - G.U. n. 271 del 19/11/2013**

Il decreto disciplina i programmi e le modalità di svolgimento degli esami per il conseguimento delle patenti nautiche di categoria A,B,C, introducendo il nuovo sistema a quiz. Il provvedimento, però, resterà inoperante ancora per qualche tempo, fino a che non sarà pubblicato il decreto di approvazione del data base delle prove scritte. A cambiare l'iter per l'acquisizione della patente nautica sarà solamente la prova teorica, finora strutturata sulla base di una interrogazione orale. La nuova prova teorica, per le patenti A e C, consta di quiz di carteggio nautico, quiz base, quiz di integrazione senza limiti e/o quiz vela. Il quiz di carteggio nautico è costituito da 5 quesiti a risposta singola, finalizzati a verificare la capacità del candidato di interpretare correttamente una carta nautica. I quiz base constano di 20 quesiti, a risposta multipla, per un totale di 60 risposte complessive. I quiz vela è composto da 5 quesiti a risposta singola inerenti le competenze di navigazione a vela previste nei programmi d'esame. Infine, il quiz integrazione senza limiti è costituito da 5 quesiti a risposta multipla distribuiti tra i temi del programma d'esame. Nella prova sarà inserita anche una verifica della conoscenza del carteggio. I quesiti che

compongono le prove scritte sono estratti da un database approvato dal MIT. Per l'entrata in vigore di queste modifiche bisognerà però attendere un decreto direttoriale

**DIRETTIVA 2013/53/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 20 novembre 2013 relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE.** La direttiva stabilisce i requisiti per la progettazione e la fabbricazione dei prodotti di cui all'articolo 2, paragrafo 1, e le norme sulla loro libera circolazione nell'Unione. La direttiva si applica quindi a : a) imbarcazioni da diporto e imbarcazioni da diporto parzialmente completate; b) moto d'acqua e moto d'acqua parzialmente completate; c) componenti elencati all'allegato II se immessi sul mercato dell'Unione separatamente, in prosieguo denominati «componenti»; d) motori di propulsione installati o specificamente destinati a essere installati su o in unità da diporto; e) motori di propulsione installati su o in unità da diporto oggetto di una modifica rilevante del motore; f) unità da diporto oggetto di una trasformazione rilevante. Restano fuori dal campo di applicazione aliscafi, canoe, sommergibili, tavole da surf, e le unità da diporto destinate unicamente alle regate, comprese le imbarcazioni a remi e le imbarcazioni per l'addestramento al canottaggio, e identificate in tal senso dal fabbricante.



dr. Gambattista Poggi

Studio Poggi & Associati

### Cessione all'esportazione in vista del definitivo trasferimento della proprietà della merce

Con la risoluzione del 13.12.2013, in risposta al quesito presentato mediante interpellato da una società contribuente, l'Agenzia delle Entrate ha fornito il proprio parere in merito all'interpretazione dell'art. 8 del D.P.R. n. 633/72 allorché l'operazione di cessione all'esportazione sia fin dall'inizio, concordata in vista del definitivo trasferimento della proprietà della merce. Il caso concerne una società svolgente attività di progettazione, produzione, commercializzazione e vendita di apparecchiature fluidodinamiche intenzionata a fornire ad una società statunitense delle pompe personalizzate da inserire in macchinari, rendendosi a tal fine disponibile a costituire un deposito negli USA presso una propria controllata ove stoccare la merce secondo la procedura doganale "franco valuta", con emissione della relativa bolletta doganale accompagnata da corrispondente fattura pro-forma e con permanenza della proprietà della merce medesima in capo alla società interpellante sino alla successiva vendita al cliente statunitense. La società interpellante chiedeva, quindi, conferma che: a) le merci esportate in regime c.d. "franco valuta" potessero essere fatturate come operazioni non imponibili ex art. 8, primo comma, del D.P.R. n. 633/72, in presenza dell'impegno contrattuale con la cliente

circa il successivo momento del loro trasferimento; b) tali cessioni di merci all'esportazione aventi effetto traslativo posticipato rispetto al loro invio, potessero concorrere con effetto *ex nunc* alla formazione del *plafond*, ai sensi dell'art. 8, comma 2, del DPR n. 633 del 1972. A questo proposito, prima di entrare nel merito del parere fornito dall'Agenzia, può essere utile nel contesto rammentare il significato ai fini IVA del termine *plafond*. Con detto termine si fa riferimento all'agevolazione a cui ricorrono le imprese esportatrici abituali che effettuano operazioni internazionali con paesi UE ed extra UE le quali, al ricorrere di determinate condizioni, possono acquistare o importare beni e/o servizi senza applicazione dell'Iva, entro un dato limite annuale (*plafond* disponibile fisso o mobile dato dalle cessioni intracomunitarie di beni, dalle esportazioni e operazioni assimilate effettuate nell'anno precedente o nei dodici mesi precedenti). Sempre nella risoluzione in commento, l'Agenzia, dopo aver richiamato lo stesso articolo 8, comma 1, lett. a), secondo cui costituiscono cessioni all'esportazione non imponibili le cessioni eseguite mediante trasporto o spedizione di beni fuori del territorio della Comunità economica europea a cura o a nome dei cedenti, evidenzia che già con circolare n. 156/E del 15 luglio 1999 aveva ritenuto sussistente una cessione all'esportazione non imponibile allorché ricorresse "non solo la materiale uscita dei beni dal territorio comunitario, ma anche il verificarsi di un trasferimento del diritto di proprietà o di altro diritto reale di godimento oltre naturalmente al pagamento di un corrispettivo". Tale orientamento risultava, peraltro, già confermato dalla risoluzione n. 306/E del 21 luglio 2008 nella quale veniva preso in esame il caso di un Consorzio residente che aveva stipulato un contratto con altra società che preveda da un lato, l'obbligo di dare esecuzione ad alcuni lavori immobiliari in Ucraina, dall'altro, la preliminare consegna presso il magazzino del Consorzio istante dei materiali acquistati che sarebbero contestualmente passati nella proprietà di quest'ultimo; il Consorzio, avrebbe poi provveduto a spedirli dall'Italia alla propria "stabile organizzazione" in Ucraina. Nel caso specifico, le parti avevano inteso regolamentare due diversi rapporti giuridici (prestazione di servizi, cessione beni), come tali da considerarsi *ex lege* ai fini IVA indipendenti ed autonomi fra loro. Secondo l'Agenzia, la successiva esportazione dei beni in Ucraina da parte del Consorzio alla propria "stabile organizzazione" non costituendo "cessione all'esportazione", ai sensi dell'art. 8, primo comma, del D.P.R. n. 633 del 1972, non avrebbe concorso nella formazione del *plafond*, né alla qualifica di esportatore abituale in capo allo stesso Consorzio. Nella fattispecie, infatti, l'invio di beni all'estero, avrebbe costituito una mera esportazione "franco valuta" mancante di uno degli elementi caratterizzanti le "cessioni all'esportazione" e cioè il trasferimento al cliente del diritto di proprietà sui beni stessi. Il requisito del trasferimento della proprietà era già stato dall'Agenzia delle Entrate ritenuto necessario nell'ambito dei contratti di *consignment stock*. Infatti, anche secondo la risoluzione n. 58/E del 5 maggio 2005, allorché le merci risultino inviate a destinazione di un acquirente stabilito in un

paese terzo extra-UEpresso un deposito del medesimo o di un terzo cui quest'ultimo possa accedere, solamente all'atto del prelievo delle merci dal deposito da parte dell'acquirente si dà esecuzione alla compravendita e si realizzano i presupposti della cessione all'esportazione non imponibile ai sensi dell'art. 8, primo comma, lettera a), del D.P.R. n. 633 del 1972. Nell'ipotesi di contratto di *consignment stock*, nell' "unitaria cessione a titolo oneroso delle merci in uscita", la cessione si realizza, secondo contratto, solo in un secondo momento, ovvero all'atto del prelievo delle merci dal deposito. Nella risposta al quesito in oggetto, l'invio dei beni in USA in regime franco valuta per essere successivamente ceduti al cliente statunitense, avvenendo in forza di un impegno contrattualmente vincolante assunto dalle parti, rende detta operazione assimilabile all'operazione di *consignment stock*. Anche in questo caso le merci, stoccate in un deposito di proprietà della controllata statunitense e di cui tra l'altro l'interpellante ha la disponibilità in virtù di un contratto di locazione, risultano vincolate all'esclusivo trasferimento in proprietà del cliente estero in relazione alle sue esigenze di approvvigionamento. L'Agenzia richiama, altresì, la sentenza della Corte di Cassazione Sez. V n. 23588 del 20 dicembre 2012, secondo cui "risulta essenziale (...) al fine di evitare iniziative fraudolente, la prova (il cui onere grava sul contribuente) che l'operazione, fin dalla sua origine, e nella relativa rappresentazione documentale, sia stata concepita in vista del definitivo trasferimento e cessione della merce all'estero", ritenendo ancora valide le indicazioni fornite con risoluzione n. 520657 del 4 dicembre 1975: il collegamento tra i beni inviati all'estero in franco valuta e quelli ceduti secondo gli accordi contrattuali potrà essere dimostrato, mediante: a) annotazione in un apposito registro, tenuto ai sensi dell'art. 39 del DPR n. 633/1972, delle spedizioni dei beni all'estero, riportando per ciascuna annotazione gli estremi del documento di esportazione; b) indicazione nella fattura di vendita, emessa al momento della consegna dei beni all'acquirente, della corrispondente annotazione del registro relativa ai medesimi

prodotti. Pertanto nel presupposto, che la Società interpellante possa considerarsi, al momento della fuoriuscita dei beni dal territorio UE, obbligata a vendere detti beni al cliente estero, l'Agenzia condivide la soluzione prospettata dall'interpellante e l'assunto secondo cui solo con il prelievo dei beni dal deposito per la consegna al cliente estero verrà perfezionata la compravendita, realizzandosi così i presupposti per considerare l'operazione cessione all'esportazione non imponibile ai sensi dell'art. 8, comma 1, lettera a), del D.P.R. n. 633/1972, con conseguente costituzione del *plafond* nel momento in cui le merci risulteranno prelevate dall'acquirente e fatturate dal fornitore.



**Principali scadenze fiscali per le imprese dall'25 gennaio al 25 febbraio 2013**

**24.01.14 - Versamento del saldo Imu 2013:** Scade oggi per i soggetti proprietari di immobili nei comuni che hanno deliberato il rialzo delle aliquote Imu per il 2013 il termine per effettuare il versamento del 40% dell'eventuale differenza tra l'aliquota di base e quella deliberata.

**27.01.14 - Presentazione elenchi Intrastat mensili e trimestrali:** Scade oggi, per i soggetti tenuti a questo obbligo con cadenza mensile o trimestrale, il termine per presentare in via telematica l'elenco riepilogativo degli acquisti e delle cessioni intracomunitarie effettuate rispettivamente nel mese o trimestre precedente.

**31.01.14 - Spesometro:** Scade oggi il termine, per i soggetti passivi Iva alla comunicazione delle operazioni rilevanti ai fini dell'imposta relative all'anno 2012, per l'invio della comunicazione

ovvero per la rettifica o annullamento della precedente.

**31.01.14 - Beni ai soci e finanziamenti:** Scade oggi il termine per l'invio telematico all'Agenzia delle Entrate della comunicazione beni ai soci e finanziamenti ricevuti dai soci con riferimento alle operazioni compiute nel corso del 2012.

**31.01.14 - Comunicazione black list – mensile e trimestrale:** per i contribuenti che effettuano operazioni con operatori economici aventi sede, residenza o domicilio negli Stati o territori dei Paesi c.d. "black-list" scade oggi, il termine di presentazione degli elenchi riepilogativi delle operazioni effettuate nel mese o trimestre precedente.

**01.02.14 - dichiarazione annuale Iva relativa all'anno 2013:** inizia la decorrenza del termine di presentazione in via autonoma della dichiarazione annuale Iva

**17.02.14 - Emissione e registrazione delle fatture differite** relative a beni consegnati o spediti nel mese solare precedente e risultanti da d.d.t.

**17.02.14 - Contribuenti Iva mensili:** liquidazione e versamento dell'Iva relativa al mese precedente.

**17.02.14 - Presentazione della comunicazione dei dati contenuti nelle dichiarazioni d'intento** ricevute per le quali le operazioni effettuate senza applicazione di imposta sono confluite nella liquidazione con scadenza 17 febbraio.

**17.02.14 - Per i sostituti di imposta:** versamento ritenute alla fonte sui redditi di lavoro dipendente, assimilati e di lavoro autonomo e/o su redditi da provvigione corrisposti nel mese precedente.

**25.02.14 - Presentazione degli elenchi riepilogativi (INTRASTAT)** delle cessioni e/o acquisti intracomunitari di beni nonché delle prestazioni di servizi intracomunitari effettuati nel mese precedente.

**7 maggio 2014 alle ore 15.00**

# Lex Trasporti

Mensile di diritto divulgativo

presso il **Centro di Cultura, Formazione e Attività Forensi**

in Genova via XII Ottobre, 3

<b>Avv. Anna Masutti</b> <i>Studio Legale Lexjus Sinacta</i>	<b>Handling aeroportuale</b>	1
<b>Avv. Carlo Rossello</b> <i>Studio Legale BFP</i>	<b>La rapina ricade dentro il rischio di impresa del vettore, e può integrarne la colpa grave.</b>	2
<b>avv. Giancarlo Soave</b> <i>Studio Legale Soave</i>	<b>Riflessioni sul concetto di Colpa Grave.</b>	3
<b>Avv. Simona Coppola</b> <i>Studio Legale Garbarino Vergani</i>	<b>Dove Finiscono i rifiuti delle navi?</b>	4
<b>avv. Guglielmo Camera</b> <i>Studio Legale Camera Vernetti</i>	<b>La "Sue &amp; Labour" nel diritto assicurativo inglese</b>	4
<b>avv. Serena Giovidelli</b> <i>Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis</i>	<b>Lavoro Marittimo. Due epoche a confronto</b>	6
<b>avv. Andrea Tracci</b> <i>Studio Legale TDP</i>	<b>I COSTI MINIMI: Le Sanzioni a cura della Motorizzazione.</b>	6
<b>avv. Francesca D'Orsi</b> <i>Studio Legale D'Orsi</i>	<b>La marcatura CE: produttori e organismi notificati</b>	8
<b>avv. Daniela D'Alauro</b> <i>Studio Legale Turci</i>	<b>Novità sulla detrazione dell'IVA a seguito della revisione dell'accertamento doganale</b>	9
<b>avv. Margherita Pace</b> <i>Studio Legale TDP</i>	<b>I diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario.</b>	10
<b>avv. Fabio Pieroni</b> <i>Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.</i>	<b>Il caso EEMS SOLAR</b>	12
<b>avv. Claudio Perrella</b> <i>Studio Legale LS LexJusSinacta</i>	<b>Laytime &amp; demurrage clauses e contratto di vendita nella giurisprudenza inglese</b>	13
<b>avv. Massimiliano Grimaldi</b> <i>Grimaldi Studio Legale</i>	<b>Cabotaggio marittimo e questioni applicative in relazione alla navigazione fluviomarittima da e verso lo stesso porto</b>	14
<b>avv. Barbara Pozzolo</b> <i>Studio Legale Pozzolo</i>	<b>La Direttiva 2013/11/UE</b>	15
<b>DAVIDE MCINNES</b> <i>Ince&amp;Co.LLP</i>	<b>Il dovere di buona fede nei contratti assicurativi inglesi e il caso DC MERWESTONE</b>	16
<b>avv. Cecilia Vernetti</b> <i>Studio Legale Camera Vernetti</i>	<b>Il Tribunale di Prato nega il limite RCV al vettore ritenuto responsabile in via extracontrattuale</b>	17
<b>avv. Daniela Aresu</b> <i>Studio Legale Aresu</i>	<b>La normativa</b>	17
<b>dr. Gambattista Poggi</b> <i>Studio Poggi &amp; Associati</i>	<b>Cessione all'esportazione in vista del definitivo trasferimento della proprietà della merce e l'Agenda Fiscale.</b>	18



# LexTrasporti

Mensile di diritto divulgativo



Siamo noi.