

# Lex Trasporti



Direttore Responsabile ed Editore: Luca Florenzano Vicedirettrice: Cecilia Verneti Comitato di direzione: Giorgio Berlingieri e Luca Florenzano Comitato Scientifico: Giorgia Boi, PierAngelo Celle, Massimo Deiana, Mauro Ferrando, Marcello Ghelardi, Andrea La Mattina, Marco Lopez De Gonzalo, Aldo Mordiglia, Emilio Piombino, Carlo Rossello, Leopoldo Tullio, Marco Turci, Enrico Vergani. Comitato di redazione: Daniela Aresu, Serena Giovidelli, Guglielmo Camera, Simona Coppola, Daniela D'Alauro, Francesca D'Orsi, Massimiliano Grimaldi, Andrea Facco, Anna Masutti, Margherita Pace, Claudio Perrella, Fabio Pieroni, Barbara Pozzolo, Chiara Raggi, Giancarlo Soave, Andrea Tracci.

Sede e Redazione: Via Bacigalupo 4/19 16122 (Genova) email: [info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com) - Registrata presso il Tribunale di Genova



ISSN 2284-4627



Avv. Andrea Berlingieri jr  
Studio Legale Berlingieri

## La gestione tecnica e commerciale delle navi nella prassi contrattuale marittima internazionale

Per gestione tecnica e commerciale di una nave si intendono quelle attività svolte da parte di un armatore, o da soggetti da esso preposti, necessarie per l'esercizio della nave stessa: in particolare si fa riferimento a quelle attività di natura tecnica, di arruolamento e commerciale, il cui svolgimento è di per se molto complesso e articolato in quanto soggetto a numerose e differenti normative e regolamenti nazionali, comunitari e internazionali in continua evoluzione e mutamento. Proprio in ragione della loro complessità, tali servizi non sempre vengono svolti *in house* dagli stessi armatori ma, sempre più spesso, vengono affidati in *outsourcing* a società terze e indipendenti con specifiche competenze ed esperienza nel settore mediante contratti di *shipmanagement*. Si pensi, ad esempio, alla situazione delle piccole società armatoriali e di conseguenza con un numero limitato di personale alle proprie dipendenze, ovvero – cosa oggi sempre più frequente – alle ipotesi di navi di proprietà di investitori, fondi o banche con poca o nessuna competenza ed esperienza in materia di gestione tecnica e commerciale, ovvero ancora a quelle società le cui azioni sono negoziate in mercati regolamentati e che decidono pertanto di dare in *outsourcing* la gestione tecnica e commerciale anche per questioni di trasparenza nei confronti del mercato. Nella prassi contrattuale marittima ed

internazionale l'affidamento in *outsourcing* delle attività di *shipmanagement* viene di regola disciplinata in un contratto piuttosto articolato, il cui testo standard è stato redatto dalla BIMCO (SHIPMAN) inizialmente nel 1988, successivamente modificato nel 1998 per far fronte ad alcune modifiche introdotte dal Codice ISM, e oggi in vigore nella sua ultima versione del 2009 (SHIPMAN 2009) che ha rimpiazzato i modelli precedenti. Tale contratto disciplina quelle che sono le principali attività di gestione delle navi e in particolare: (i) la gestione tecnica, che ha ad oggetto tutti i servizi di mantenimento, riparazioni, bacino ed esercizio della nave, ivi incluso garantire l'adeguatezza della nave con le regole della bandiera e le regole di cui ai codici ISM e ISPS, e la fornitura di combustibile, acqua potabile e parti di ricambio alla nave; (ii) l'arruolamento dell'equipaggio, che ha ad oggetto la ricerca, selezione, formazione, trasporto, rimpatrio e gestione amministrativa dei marittimi imbarcati sulle navi, ivi incluso il pagamento dei salari e assicurare che i marittimi abbiano ottenuto i certificati medici necessari; (iii) la gestione commerciale, che ha ad oggetto l'attività di impiego sul mercato della nave; e infine (iv) la gestione assicurativa, che ha ad oggetto la ricerca e la stipula per conto del proprietario delle coperture assicurative H&M e P&I della nave. Passando ad analizzare brevemente alcune delle clausole dello SHIPMAN 2009 più interessanti da un punto di vista legale, occorre preliminarmente rilevare come questo sia suddiviso in due parti: Parte I e Parte II. La **Parte I** è impostata similmente a tutti i *templates* della Bimco, con una serie di caselle da completare da parte dei contraenti: di particolare rilevanza sono la casella 18, dove deve essere indicato il numero di mesi di validità del contratto successivi alla richiesta di risoluzione da parte di uno dei contraenti; la casella 19, dove deve essere indicato il numero di mesi successivi alla risoluzione del contratto durante i quali il manager ha diritto di ricevere il proprio compenso; la casella 20,

dove deve essere indicata la somma massima che l'armatore potrà essere chiamato a pagare come indennità di fine rapporto per i marittimi imbarcati sulle navi; e la casella 21, dove deve essere indicato il luogo dell'arbitrato in caso di contenzioso tra le parti. La **Parte II** a sua volta è suddivisa in cinque sezioni: 1. Base del contratto; 2. Servizi oggetto del contratto; 3. Obblighi; 4. Assicurazioni, gestione dei fondi, e spese; 5. clausole legali, generali e durata del contratto. La **sezione 1** – base del contratto – contiene una serie di definizioni che verranno richiamate nel contratto, la data di inizio del contratto, nonché i poteri della società di gestione, tra cui assume rilevanza quello di compiere tutte le azioni necessarie per poter svolgere i servizi di cui al contratto. La **sezione 2** – servizi oggetto del contratto – contiene una descrizione dei servizi oggetto del contratto (tecnico, arruolamento, commerciale, assicurativo) con la possibilità per le parti contraenti di concordare quali sono quelli applicabili alle navi prese in gestione mediante il completamento delle relative caselle nella Parte I. La **sezione 3** – obblighi – stabilisce le obbligazioni generali delle parti contraenti. Di particolare interesse è la clausola 8, linee 144-145, che stabilisce che *"the Managers undertake to use their best endeavour to provide the Management Services"*. Questa clausola, di natura molto generale, nasconde in realtà alcune insidie per la società di gestione: difatti secondo la giurisprudenza inglese la nozione di *"best endeavour"* si differenzia notevolmente da quella di *"reasonable endeavour"* in quanto la prima è generalmente riconosciuta avere un significato di portata molto ampia sino ad arrivare a considerare il dovere per la parte obbligata di sacrificare i propri interessi commerciali ed imprenditoriali per raggiungere l'obiettivo preposto dal contratto. La *"reasonable endeavour"*, invece, implica un dovere più limitato per la parte obbligata, e cioè quello di compiere le azioni ragionevoli per raggiungere l'obiettivo preposto dal contratto, senza tuttavia che il raggiungimento di questo

obiettivo leda i propri interessi commerciali ed imprenditoriali. La clausola 9 stabilisce invece tutti gli obblighi in capo all'armatore, tra cui l'obbligo di pagare senza ritardo i compensi alla società di gestione. La **sezione 4** – assicurazioni, gestione dei fondi, e spese – contiene una serie di clausole molto rilevanti. In particolare la clausola 10(b) stabilisce che l'armatore deve pagare tutti i premi assicurativi H&M e P&I senza ritardo: questa clausola, di per se ovvia, assume rilevanza in considerazione del fatto che la società di gestione deve essere indicata come *joint assured* nelle assicurazioni, con la conseguenza che in base ai regolamenti dell' IG dei P&I la società di gestione può essere considerata responsabile per il mancato pagamento di tutti i premi assicurativi (inclusi i *release calls*) dovuti dall'armatore. La clausola 13 stabilisce l'ammontare e le modalità di gestione del budget per la gestione delle navi da parte della società di gestione. Il budget deve essere concordato in anticipo di anno in anno tra la società di gestione e l'armatore; tuttavia, lo SHIPMAN 2009 – a differenza dello SHIPMAN 98 – non stabilisce le conseguenze in caso di silenzio da parte dell'armatore sull'ammontare del budget. Pertanto potrebbe essere suggeribile reintrodurre la clausola 9.2 dello SHIPMAN 98 e prevedere che, in caso di mancata risposta da parte dell'armatore entro un determinato numero di giorni, il budget potrà essere considerato come approvato. Una ulteriore previsione, a tutela della società di gestione che è la parte debole del contratto e che potrebbe essere utile inserire, è quella di stabilire un fondo minimo, diverso e separato rispetto al budget, utilizzabile dalla società di gestione in caso di emergenze relative alla navi in gestione ovvero su cui la società di gestione potrà rivalersi in caso di mancato pagamento dei propri compensi o di mancato rimborso di spese anticipate per conto dell'armatore. La **sezione 5** – clausole legali, generali e durata del contratto – contiene molte clausole rilevanti sia per l'armatore che per la società di gestione. In particolare la clausola 16 stabilisce che la società di gestione non può sub appaltare parte delle proprie attività senza il consenso preventivo dell'armatore: a tale prescrizione dovranno prestare particolare attenzione quelle società di gestione che si affidano a società terze per lo svolgimento anche di solo alcune delle proprie attività. La clausola 17, invece, stabilisce (i) che nessuna delle parti può essere considerata responsabile nei confronti dell'altra per danni o perdite derivanti da cause di forza maggiore, e (ii) i limiti di responsabilità della società di gestione nei confronti dell'armatore, pari a 10 volte l'ammontare del compenso mensile: tale previsione è fondamentale per la società di gestione anche ai propri fini assicurativi in quanto viene normalmente considerata un condizione necessaria per copertura assicurativa della responsabilità professionale (ITIC). La clausola 22 stabilisce i casi di risoluzione del contratto: tra le ipotesi di risoluzione straordinaria automatica (cl. 22c) è prevista

l'ipotesi in cui il contratto sia stipulato per una nave concessa in locazione a scafo nudo e il contratto di locazione sia terminato; tuttavia nulla è previsto nell'ipotesi in cui il contratto sia stipulato in assenza di contratto di locazione a scafo nudo e, successivamente, la nave venga concessa in locazione a scafo nudo a terzi. La clausola 23 stabilisce la legge applicabile e le modalità di risoluzione delle controversie: al riguardo è suggeribile applicare la legge inglese in quanto, in caso di applicazione della legge statunitense (o italiana) alcune clausole (come quella che prevede un limite per la responsabilità delle parti, c. cl. 17bi) potrebbero essere considerate invalide. Vi sono poi ulteriori clausole non previste dal contratto standard e che sembra suggeribile inserire, tra cui: la clausola MLC redatta sempre dalla BIMCO, una clausola che riduca il termine di prescrizione per eventuali richieste di danni (in base alla legge inglese il termine di prescrizione è di 6 anni) e clausole relative alla *piracy, war* e *sanctions*.



avv. Giancarlo Soave

Studio Legale Soave

## La tassa di ancoraggio

La tassa di ancoraggio è stata istituita dalla legge 9 febbraio 1963 n.82 e si applica alle navi nazionali ed a quelle straniere equiparate alle nazionali in virtù di appositi trattati, che si ancorano in una spiaggia, rada o porto nazionale per il compimento di operazioni commerciali. L'articolo 1 della legge n. 82 del 1963 dispone che tale tassa venga calcolata assumendo come riferimento il tonnellaggio di

tassa di ancoraggio altro non è che il corrispettivo per l'utilizzo delle strutture di un determinato porto. Oltre alla tassa di ancoraggio (calcolata sulla stazza netta) gli articoli 17 e 18 della legge 82/1963 hanno introdotto anche la così detta soprattassa di ancoraggio. In base a tali norme le navi di stazza netta superiore a 350 tonnellate provenienti o dirette all'estero, aventi merci in coperta ovvero nelle sovrastrutture (la stazza delle quali non sia già ricompresa nella stazza lorda) sono soggette al pagamento di una soprattassa di ancoraggio in ragione delle tonnellate di stazza corrispondenti allo spazio occupato dalle merci suddette. La legge 82 del 1963 delineava, dunque, un sistema duale con una tassa di ancoraggio (parametrata alla stazza netta della nave) ed una soprattassa di ancoraggio (calcolata invece sui volumi/strutture in coperta). Tale legge è rimasta in vigore sino al maggio del 2009 quando il legislatore, con il DL 107/2009 ha inteso operare "una semplificazione della normativa e una riduzione del numero delle tasse e dei diritti marittimi" ed "accorpate in due soli tributi la tassa e la soprattassa d'ancoraggio, da una parte, e la tassa erariale e quella cosiddetta portuale sulle merci imbarcate e sbarcate, dall'altra" (così si legge nel preambolo della legge). In ragione di questo "accorpamento" e della razionalizzazione dei tributi, il DL 107/2009 ha espressamente abrogato gli articoli 17 e 18 della legge che 82/1963 che avevano introdotto la soprattassa di ancoraggio. Pertanto a far data dal 28 maggio 2009 la soprattassa di ancoraggio è stata (nominalmente) abrogata venendo accorpata nel tributo unico definito "tassa di ancoraggio". L'attuale tributo definito "tassa di ancoraggio" è quindi composto, innanzitutto, dalla tassa di ancoraggio vera e propria calcolata su ogni tonnellata di stazza netta con un meccanismo progressivo a scaglioni (questi i parametri indicati inizialmente nella legge: 0,09 euro per ogni tonnellata eccedente le 50 ed entro

le 200; 0,14 euro se hanno una stazza netta superiore a 200 e fino a 350; 0,72 se hanno una stazza netta superiore a 350 tonnellate e provengono o sono dirette all'estero). Il secondo comma dell'art.1 DL 107/2009 prevede poi che per le navi di stazza netta superiore alle 350 tonnellate provenienti o dirette all'estero, aventi merci in coperta ovvero nella sovrastruttura (la stazza delle quali non sia già compresa nella stazza lorda), la tassa di ancoraggio di cui sopra si applicherà anche "alle tonnellate di stazza corrispondenti allo spazio occupato dalle merci suddette nella misura di cui al comma 1 lettera c". Sono espressamente esentate le merci di cui agli articoli 20 e 21 della legge 82/63 (in sostanza merci pericolose, merci facilmente deperibili,



stazza netta della nave desumibile dalle carte di bordo e dai registri, indipendentemente dal fatto che l'imbarcazione trasporti merce e/o che tale merce sia nazionale, comunitaria o extracomunitaria. Dunque, in estrema sintesi, la

merci voluminose, merci emananti cattivi odori, animali vivi, fusti e recipienti vuoti). E' palese come la vecchia la soprattassa di ancoraggio sia stata solo nominalmente abrogata, essendo confluita nella nuova imposta denominata "tassa di ancoraggio" (che quindi tasserà al primo comma la stazza netta ed al secondo comma le merci e/o le strutture sopra coperta). Il comma due dell'art. 1 DL 107/2009 prevede che tale tassa sulle merci in coperta (ex soprattassa di ancoraggio) si applichi (i) alle navi nazionali ovvero estere equiparate alle nazionali ovvero operate da compagnie di navigazione di stati con i quali l'UE ha accordi di navigazione (ii) alle navi la cui stazza netta sia superiore alle 350 tonnellate; (iii) alle navi provenienti o dirette all'estero. Questo terzo aspetto, in particolar modo il concetto di "estero", merita particolare attenzione per le difficoltà applicative generate nella prassi quotidiana che hanno reso necessari alcuni interventi chiarificatori. Per dirimere le incertezze emerse è dovuto intervenire il decreto legge 24 gennaio 2012 n. 1 con cui il legislatore ha espressamente sostituito le parole "provenienti o dirette all'estero" con "in provenienza o a destinazione di porti situati al di fuori dell'Unione europea". Dunque, con questo intervento legislativo, il concetto di "estero" è stato equiparato a quello di "extracomunitario", armonizzando e coordinando la normativa con i principi comunitari che permeano il tessuto del nostro ordinamento. Alla luce dell'intervento legislativo il discrimen per l'applicazione della quota di tassa di ancoraggio relativa ai carichi o alle strutture in coperta (cioè la ex soprattasse di ancoraggio) è che la nave provenga da o sia destinata a porti situati fuori dall'Unione Europea. Nessun accenno viene fatto nelle legge alla possibilità di effettuare scali intermedi in porti extracomunitari che quindi dovrebbero ritenersi consentiti (in base al noto brocardo *ubi lex voluit dixit ubi nolluit taquit*). Anche questo aspetto non è di secondaria importanza, visto che spesso le rotte ed i servizi di linea tra due porti comunitari prevedono scali in territorio extracomunitario (a volte anche con servizi di feederaggio). Ad avviso dello scrivente, l'irrelevanza degli scali in porti extracomunitari, quale presupposto per la tassa di ancoraggio sulle merci o strutture in coperta, è ricavabile da una corretta interpretazione dello stesso DL 107/2009 che quando ha voluto limitare un beneficio premiale a navi che effettuassero rotte esclusive in ambito comunitario lo ha fatto. Mi riferisco, in particolare, ai presupposti per l'applicazione dell'agevolazione sulla tassa di ancoraggio: l'art. 1 lettera b del DPR 107/2009, che introduce tale beneficio, prevede il pagamento ridotto di "euro 0,14 se (le navi, n.d.r.) hanno una stazza netta superiore a 200 e fino a 350 tonnellate, ovvero se, avendo una stazza superiore a 350 tonnellate, navigano esclusivamente tra i porti dello Stato". In questo caso l'avverbio "esclusivamente" non lascia spazio a molti dubbi interpretativi: per questo beneficio la navigazione deve essere

circoscritta ed effettuata all'interno dei soli porti dello stato (cioè comunitari), non solo con riferimento al luogo di partenza e/o di destinazione. Considerato che nell'elenco dei requisiti per l'applicazione della tassa di ancoraggio sulle merci sopra coperta (articolo 1 secondo comma) non è previsto l'avverbio "esclusivamente", come per l'agevolazione di cui all'art. 1 lettera b, deve quindi ritenersi consentita la possibilità per la nave di effettuare intermedi in porti extracomunitari. Ricapitolando dal maggio del 2009 vi è un'unica tassa di ancoraggio che ingloba ed incorpora la vecchia tassa di ancoraggio e la soprattassa (di cui agli art. 17 e 18 della legge 82/63). Quest'ultima si applica ora alle navi di stazza netta superiore alle 350 tonnellate, provenienti o destinati in porti situati fuori dall'Unione Europea. Qualora non siano assolte tali condizioni (porto di provenienza o destinazione all'interno dell'Unione Europea) la quota di tassa non è dovuta e qualora pagata darà diritto al rimborso. Recentemente l'articolo unico, primo comma, del Decreto del Ministero delle infrastrutture e trasporti 24 dicembre 2012 ha adeguato le tasse ed i diritti marittimi all'inflazione dal 1993 al 31 dicembre 2011. Le aliquote relative alla tassa di ancoraggio, a decorrere dal 1° gennaio 2013, sono nominalmente aumentate del 33% e, dal 1° gennaio 2014, in misura pari al 34%, rendendo così per le navi ancora più oneroso attraccare nei porti italiani, il tutto a discapito della concorrenza e della competitività del sistema paese.



avv. Cecilia Vernetti

Studio Legale Camera Vernetti

## La mediazione marittima

L'articolo 1 della legge n. 478 del 12 marzo 1968 (legge sull'ordinamento della professione di mediatore marittimo) richiedeva, per l'esercizio professionale della mediazione nei contratti di costruzione, compravendita, locazione e noleggio di navi e nei contratti di trasporto marittimo di cose, l'iscrizione nel ruolo dei mediatori marittimi. Oggi, avendo l'art. 75 del D. lgs 26 marzo 2010, n. 59 (di attuazione della direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno) soppresso il ruolo di cui sopra, l'attività di mediazione è esercitabile a seguito dell'abilitazione, che si ottiene con il superamento dell'esame presso la competente Camera di Commercio. Per l'esercizio della professione di mediazione marittima il D.P.R. n. 66 del 1973, richiede, inoltre, in capo al soggetto che intende abilitarsi, precisi requisiti di tipo personale, morale e professionale. Nel caso di attività svolta in forma societaria, tali requisiti

devono essere posseduti dal(i) legale(i) rappresentante(i) della società. Tale previsione, nel caso di esercizio di mediazione marittima in forma societaria, ha dato luogo nella prassi ad un esercizio, per così dire, abusivo di tale professione da parte di dipendenti e collaboratori di un'impresa che svolgono, di fatto, attività di mediazione marittima, usufruendo della "copertura" offerta dalla società tramite l'abilitazione del legale rappresentante. Si è posta quindi la questione relativa alla necessità anche per tali soggetti (dipendenti o collaboratori) di munirsi del titolo di abilitazione professionale. Sul punto, la Corte di Appello di Genova con la sentenza del 4.4.2008 ha chiarito che "il principio della personalità della iscrizione nel ruolo dei mediatori marittimi e della non trasmissibilità delle funzioni relative all'esercizio della professione opera esclusivamente nel caso di mediazione marittima esercitata da persone fisiche e non anche nel caso di attività di mediazione esplicata da un soggetto costituito in forma societaria". Successivamente, è intervenuta in argomento la Corte di Cassazione (n. 8708 del 2009) che ha chiarito che "per gli ausiliari della società di mediazione è prescritta l'iscrizione nel ruolo solo quando, per conto della società, risultino assegnati allo svolgimento di attività mediatizia in senso proprio, della quale compiono atti di rilevanza esterna, con efficacia nei confronti dei soggetti intermediati, e impegnativi per l'ente da cui dipendono". La Cassazione ha, quindi, ritenuto necessaria l'abilitazione (un tempo iscrizione a ruolo) in capo a quei soggetti che esplicano in concreto un'attività di mediazione avente rilevanza esterna. L'orientamento della Cassazione sopra richiamato ha trovato poi conforto nella normativa. Infatti, l'art. 3, comma 2 del Decreto Mise (D.L. n. 10 del 13/01/2012), relativo specificamente all'attività di mediazione marittima, ha previsto che sono tenuti all'abilitazione "il titolare di impresa individuale, tutti i legali rappresentanti di impresa societaria, gli eventuali preposti e tutti coloro che svolgono a qualsiasi altro titolo l'attività per conto dell'impresa". Tale previsione (predisposta sulla falsariga di quanto già previsto per le società di mediazione in genere dalla L.39/1989) ha quindi definitivamente chiarito che i preposti o dipendenti di attività di mediazione debbano essere anch'essi abilitati qualora agiscano "per conto" della società, ossia esercitino non già mansioni interne o di mero ufficio, bensì adempimenti tipici dell'attività di mediazione, aventi rilevanza esterna. Da segnalare, infine, che la normativa in materia di mediazione marittima viene applicata anche al mediatore operante nell'ambito del diporto. La disciplina contenuta nel codice della nautica di diporto (d.lgs. 171/2005) è, infatti, costituita da due soli articoli (artt. 50 e 51) che si limitano ad affidare alle regioni la disciplina relativa all'iscrizione a ruolo (peraltro mai istituito) e a sancire, in analogia a quanto previsto per i mediatori marittimi dalla L. 478/1968, che tale iscrizione (oggi, abilitazione) permette di svolgere l'attività in tutto il territorio della Repubblica.



Avv. Guglielmo Camera

Studio Legale Camera Verneti

## Il "principle of encouragement" nella Salvage Convention del 1989

La Convenzione di Londra sul Salvataggio del 1989, di cui l'Italia è parte, prevede che il compenso di salvataggio sia determinato tenendo conto della necessità di incoraggiare le operazioni di soccorso in mare. In tale contesto l'articolo 13.1 della Convenzione include tra i vari criteri ivi indicati i seguenti: (b) la capacità e gli sforzi dei soccorritori nel prevenire o minimizzare il danno all'ambiente; (i) la disponibilità e l'utilizzo di mezzi o di altro equipaggiamento destinati ad operazioni di soccorso e (j) lo stato di prontezza, di efficienza ed il valore dell'equipaggiamento dei soccorritori. Tale principio, noto come "principle of encouragement", nel diritto inglese è stato elevato al rango di principio di ordine pubblico a seguito di varie decisioni della Admiralty Court. Il fine ultimo di tale principio è di premiare i soggetti che siano stati particolarmente abili nel prestare operazioni di soccorso, soprattutto nel caso in cui questi abbiano a disposizione mezzi ed equipaggiamenti destinati al soccorso in mare. Nell'ambito della dottrina e della giurisprudenza inglesi si identificano, infatti, quattro tipi di soggetti che possano svolgere operazioni di salvataggio: i soggetti che non svolgono per nulla operazioni di questo tipo; i soggetti che svolgono operazioni di salvataggio solo in alcune occasioni (come le autorità portuali); i soggetti per i quali il soccorso in mare è parte della loro attività usuale, seppur non esclusiva ed, infine, i soggetti che operano in via esclusiva nel campo del soccorso in mare e mettono a disposizione mezzi appositi e tutti gli equipaggiamenti necessari, pronti ad essere utilizzati onde reagire prontamente in caso di necessità. Da un punto di vista pratico, più ci si avvicina all'ultimo degli *status* suddetti, maggiore sarà "l'incoraggiamento" che le Corti saranno pronte a riconoscere al soccorritore. Tale incoraggiamento si concreta nel garantire un compenso maggiore nel caso in cui il soccorritore abbia uno status professionale. Non a caso nell'ambito dei procedimenti legali volti a determinare il compenso in caso di salvataggio, una parte rilevante nella fase istruttoria è quella dedicata al fornire prove dello *status* del soccorritore nonché dei mezzi che questo ha a disposizione e dei relativi costi. A ben vedere l'articolo 13.1 della Convenzione non si riferisce ad un particolare *status* del soccorritore ma si concentra maggiormente sulla natura dei mezzi utilizzati e sull'equipaggiamento relativo. In particolare il favore delle Corti sarà maggiore nel caso in cui l'equipaggiamento del soccorritore sia di proprietà di quest'ultimo. In verità è alquanto dibattuta la questione se, in caso di soccorritori che sub-noleggiano a terzi i mezzi ed

equipaggiamento, si applichi comunque tale principio. In verità la dottrina e le Corti inglesi ritengono che anche in tale caso il principio di incoraggiamento debba essere applicato, seppur in via gradata, sempre che il soccorritore abbia operato a suo rischio e responsabilità e sopportando i costi relativi all'utilizzo del materiale sub-noleggiato. Per quanto riguarda l'equipaggiamento, le Corti inglesi guardano soprattutto allo stato di efficienza e di prontezza, non tanto nel senso di verificare quanto operi lo stesso o per i bene, bensì nel verificare se lo stesso sia aggiornato ed idoneo al fine di svolgere le operazioni richieste. Da quanto sopra si comprende agevolmente che tale principio miri, di fatto, a favorire quei soccorritori che abbiano effettuato particolari investimenti nell'ambito dell'industria del soccorso in mare, per esempio mantenendo stazioni di salvataggio operative e pronte e che incorrono in costi fissi per poter avere a disposizione equipaggiamento specifico e sempre aggiornato, al fine di operare tempestive in situazioni particolarmente complesse ed a beneficio di tutto il mercato marittimo. Da quanto sopra ne deriva che una Corte guarderà principalmente ai tipi di investimenti effettuati da parte dei soccorritori, al valore dei mezzi dell'equipaggiamento messo a disposizione ed in particolare ai rischi economici che quest'ultimo incorre, mantenendo fermi mezzi ed equipaggiamenti a tal fine. Tale tipo di valutazione può essere fatta solo caso per caso da parte del giudice, alla luce anche delle prove che i soccorritori sono in grado di fornire alle Corti.



avv. Serena Giovidelli

Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis

## Il disarmo della nave tra caldo e freddo

Ritorno in parte su un argomento da me già trattato nel numero 9/2014 di questo Mensile per approfondire, questa volta, l'istituto del cd. disarmo della nave cui ho fatto riferimento in quell'occasione solo ai fini della individuazione della natura giuridica del cd rapporto di lavoro in Comandata. Un ulteriore e più approfondito esame della fattispecie, mi sembrava invece doveroso, tenuto anche conto che il ricorso al disarmo è una esigenza che molti armatori hanno sentito negli ultimi anni nonché un fenomeno notevolmente diffuso nei trasporti stagionali di passeggeri e merci. Invero e da qui nasce il mio interesse a ritornare sul punto, nell'ambiente marittimo, viene comunemente utilizzato il termine disarmo della nave, ma né nella legge né nella Contrattazione Collettiva di settore viene fornita la relativa definizione. Nel codice della navigazione, l'art. 74, collocato nel capo dedicato all'attività amministrativa e della polizia nei porti, si limita, infatti, a prevedere che: "per le navi in disarmo, il comandante del porto

stabilisce il numero minimo dei marittimi di guardia a bordo, precisandone, ove occorra, la qualifica", ma, come detto, non offre alcuna più specifica precisazione ed anzi contribuisce nella sua formulazione letterale ad accrescerne i dubbi. Nel CCNL del 05.06.2007 applicabile ai lavoratori marittimi imbarcati sulle navi da carico e sulle navi traghetto, il frequente riferimento al disarmo è finalizzato alla disciplina delle conseguenze che esso determina sul rapporto di lavoro ma non a quella dell'istituto in sé per sé considerato. Ragionando a contrario, pertanto, l'unica definizione di disarmo giuridicamente e tecnicamente corretta potrebbe derivare da quella, invece, nota e tipizzata, di armatore. Sul punto l'art. 265 del codice della navigazione sotto il capo "Dell'armatore" sancisce che è tale colui che assume l'esercizio della nave, ovvero colui che arma, appunto, la nave, ovvero che rende l'unità idonea alla navigazione. Prendendo le mosse da tale definizione, sembrerebbe potersi dunque affermare che una nave in disarmo è tale quando la stessa non è esercita, ovvero, non è messa in condizioni di navigabilità sia sotto un profilo tecnico (numero e qualifiche dell'equipaggio) che amministrativo (certificazioni, autorizzazioni, assicurazioni, etc.). Ma la questione non si esaurisce qui. Nella dottrina marittimista e nel linguaggio degli operatori del settore, si sente, infatti, spesso discutere anche di disarmo attivo o caldo e di disarmo inattivo o freddo, al fine di distinguere, sempre in mancanza di supporti normativi specifici, le diverse ipotesi che nella prassi possono venire in rilievo, le quali non si risolvono nella scarsa fattispecie delineata dal Legislatore. L'espressione di disarmo inattivo o freddo (*cold lay up*), per esempio, viene associata alla ipotesi di nave completamente inattiva, appunto, ovvero caratterizzata dallo spegnimento di tutti i macchinari e generatori di bordo nonché dalla quasi totale riduzione dell'equipaggio. A questa ipotesi, peraltro, potrebbe essere associata anche quella in cui la nave sia carente delle previste certificazioni di classe e necessiti delle previste ispezioni da parte del registro di classe per acquisire la navigabilità. Il concetto di disarmo attivo, invece e conseguentemente, dovrebbe rappresentare il caso della nave parzialmente equipaggiata e non completamente in non uso, ovvero disponibile con la semplice integrazione di uomini e materiali. Nella disciplina sancita per la flotta militare viene appunto distinta la nave armata dalla nave in disponibilità in funzione ed in ragione del numero di personale e della efficienza dei materiali (equipaggiamenti, approvvigionamenti, etc). Tale distinzione operata dalla prassi nell'ambito del più ampio concetto di disarmo, peraltro, sembra trovare conferma anche nei provvedimenti adottati dalle competenti autorità marittime, le quali, nel dettare le relative regole tecniche ed amministrative, pur dandone per cognito la definizione, distinguono il caso della nave in disarmo con quella in sosta inoperosa o inattiva, prevedendo diversi adempimenti a seconda del tipo di disarmo, della durata e delle motivazioni che la hanno determinata. Pur in mancanza di una disciplina ad hoc, le normative esistenti appaiono, dunque, idonee a coprire da un punto di vista tecnico ed amministrativo tutte le possibili eventualità che di fatto possono presentarsi, mentre continuano invece a rimanere incerti i risvolti che tali peculiari fattispecie hanno sulla individuazione della

natura giuridica dei rapporti di lavoro dell'equipaggio o parte dell'equipaggio che resta a bordo durante il disarmo oppure che viene proprio a tale fine arruolato dall'armatore per la relativa durata, le cui criticità sono state appunto dedotte nel precedente numero di questo Mensile. Ad ulteriore integrazione di quanto già rilevato precedentemente dunque ed a completamento della presente nota, appare pertanto quanto mai opportuno ribadire la necessità di una riforma del codice della navigazione, anche sotto questo ulteriore profilo di diritto, atteso che la scelta del Legislatore di richiedere l'arruolamento di marittimi a bordo durante il disarmo della nave appare non compatibile con le dedotte ulteriori caratteristiche del disarmo, né con le note tipologie contrattuali previste nell'ambito del diritto marittimo che presuppongono, invece, l'armamento della nave.



avv. Andrea Tracci  
Studio Legale TDP

## COSTI MINIMI dell' Autotrasporto. La via d'uscita proposta dal Governo

Torniamo sul nostro argomento preferito dopo il terremoto giudiziario provocato dalla sentenza della Corte di Giustizia UE che, come si sa, ha sancito l'incompatibilità dei *costi minimi dell'autotrasporto* (art. 83-bis legge 133/2008 e s.m.) con il diritto comunitario. Sebbene la sentenza sia tranciante sotto tale

principio, il Giudice nazionale è tenuto a disapplicare la norma interna incompatibile con i principi comunitari, in applicazione del diritto dell'Unione. Ma si pone, in realtà, il problema, molto discusso tra gli studiosi, se la sentenza interpretativa della Corte di Giustizia possa ritenersi avere efficacia vincolante "*erga omnes*" (e quindi costituisca fonte del diritto con valenza di legge sovra ordinata alla norma nazionale in questione), oppure costituisca un *decisum* vincolante solo per il giudice nazionale (in questo caso il Tar del Lazio) che abbia richiesto l'interpretazione della norma comunitaria rispetto alla disposizione nazionale "*incriminata*". Questa, come noto, la interpretazione data dalla Corte di Giustizia: "*L'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, deve essere interpretato nel senso che osta a una normativa nazionale, quale quella controversa nei procedimenti principali, in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio determinati da un organismo composto principalmente da rappresentanti degli operatori economici interessati*" (cioè dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'articolo 9 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286). Il primo problema che si pone è, dunque, che la pronuncia della Corte di Giustizia è espressamente basata su una situazione di diritto da tempo non più attuale, ovvero la competenza attribuita all'Osservatorio di determinare i costi minimi. Infatti, la Corte chiaramente denuncia la violazione dell'art. 101 del Trattato sul funzionamento dell'UE (TFUE) perché ritiene che l'Osservatorio sia (o meglio fosse) una sorta di decisore tra associazioni di imprese. Una soluzione interpretativa letterale dovrebbe, quindi, condurre a ritenere non applicabile la normativa italiana limitatamente al periodo in cui i costi minimi venivano determinati dall'Osservatorio. Questo, infatti, sembra il pensiero dei giudici comunitari: "*...occorre precisare che la normativa nazionale controversa nei procedimenti principali prevede che i costi minimi d'esercizio siano determinati,*

*trasportatori e di committenti, secondariamente, in mancanza di accordi del genere, dall'Osservatorio e, in caso d'inerzia di quest'ultimo, direttamente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.* [Solo, ndr] **Nel corso del periodo tra novembre 2011 e agosto 2012, cui si riferiscono i procedimenti principali, i costi minimi d'esercizio sono stati effettivamente fissati dall'Osservatorio**". Quindi, se lo Stato autorizza un'Associazione di imprese a concordare a tavolino i prezzi di alcuni beni o servizi, si ha comunque violazione dell'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, cosa che in effetti accade ogni qualvolta "*uno Stato membro vuoi imponga o agevoli la conclusione di accordi in contrasto con l'articolo 101 TFUE o rafforzò gli effetti di tali accordi, vuoi revochi alla propria normativa il suo carattere pubblico delegando ad operatori privati la responsabilità di adottare decisioni di intervento in materia economica* (v. sentenze Centro Servizi Spediporto, C196/94, EU:C:1995:308, punto 21; Arduino, C135/99, EU:C:2002:97, punto 35, nonché Cipolla e a., EU:C:2006:758, punto 47). Una soluzione interpretativa alternativa, per così dire "*sistematica*", che abbia cioè riguardo al complesso del quadro normativo *incriminato* potrebbe, invece, condurre a ritenere oggetto di disapplicazione l'intero art. 83-bis.

Infatti la Corte, come già ricordato, si spinge a dire che "*...la determinazione dei costi minimi d'esercizio non risulta tuttavia idonea né direttamente né indirettamente a garantire il conseguimento [della tutela della sicurezza stradale]... "[mancando] il nesso tra i costi minimi d'esercizio e il rafforzamento della sicurezza stradale]... [ed esistendo] ... moltissime norme, comprese quelle del diritto dell'Unione ... riguardanti specificamente la sicurezza stradale, che costituiscono misure più efficaci e meno restrittive, [la cui] osservanza .... può garantire effettivamente il livello di sicurezza stradale adeguato*". Questa considerazione non trova però espressione nella parte dispositiva della sentenza, il che lascia per il momento irrisolti i



nostri problemi interpretativi. A ciò si aggiunga che siamo ancora in attesa della pronuncia della Corte Costituzionale sui costi minimi, il che potrebbe ribaltare nuovamente la situazione. Autorevoli studiosi ricordano come il rapporto tra le due "Corti" non sia sempre stato lineare. Uno di essi (Fabio Ferraro: "Il primato del diritto comunitario sul diritto interno") espressamente ricorda che mentre "*...la Corte di giustizia è pervenuta fin da subito all'affermazione della prevalenza delle norme comunitarie sulle norme nazionali, come riconoscimento complementare a quello relativo all'effetto diretto. Invece, in origine*

*principalmente, nell'ambito di accordi volontari di settore stipulati da associazioni di categoria di*

l'orientamento della Corte Costituzionale era

nettamente contrastante con quello della Corte di Giustizia, ma nel corso degli anni la posizione del nostro supremo giudice nazionale si è progressivamente avvicinata a quella del giudice comunitario, facendo leva sull'interpretazione dell'art. 11 Cost. Rimangono tutt'ora diverse le pretese teoriche, in quanto la Corte Costituzionale ha mantenuto fermo il proprio orientamento dualista in relazione ai rapporti tra i due ordinamenti. Nel nostro ordinamento il nocciolo del problema derivava essenzialmente dalla circostanza che l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione dei trattati istitutivi era stato dato con legge ordinaria, assumendo quindi le norme comunitarie rango di legge ordinaria. La Corte individua nell'art. 11 della Costituzione la copertura adeguata e necessaria per assicurare la preminenza del diritto comunitario, riconoscendo la peculiarità del fenomeno comunitario e che i regolamenti sono immediatamente vincolanti per gli Stati e per i loro cittadini, senza la necessità di norme interne di adattamento o di recezione". Lo stesso Autore ricorda, inoltre, che nella famosa sentenza "Simmenthal" (Sentenza 9 marzo 1978, causa C 106/77) la Corte di Giustizia, contestando l'orientamento sino ad allora seguito dalla Corte Costituzionale italiana, sottolineava la necessità di un controllo diffuso nel quale spettasse a ciascun giudice nazionale, in sede di applicazione delle norme comunitarie, garantire la piena efficacia delle stesse, disapplicando la norma interna contrastante senza la necessità di sollecitare l'intervento della Consulta. In base a tale sentenza "il giudice nazionale, incaricato di applicare, nell'ambito della propria competenza, le disposizioni del diritto comunitario, ha l'obbligo di garantire la piena efficacia di tali norme, disapplicando all'occorrenza, di propria iniziativa, qualsiasi disposizione contrastante della legislazione nazionale, anche posteriore, senza doverne chiedere od attendere la previa rimozione in via legislativa o mediante qualsiasi altro procedimento costituzionale". La Corte Costituzionale, dopo la sentenza *Simmenthal*, è stata quindi chiamata a rivedere la posizione espressa nella sua giurisprudenza precedente e lo ha fatto nella sentenza "*Granital*" del 1984 (Corte Cost. sentenza 8 giugno 1984 n.170. La Corte precisa in tale pronuncia che la norma nazionale contrastante con il diritto comunitario non è né nulla né invalida, ma solo *inapplicabile* al rapporto controverso. Ne consegue che la norma comunitaria provvista di effetto diretto va applicata immediatamente dal giudice in luogo della norma nazionale confliggente, senza bisogno di ricorrere al giudizio di costituzionalità. In pratica, "l'effetto diretto della norma comunitaria renderebbe inammissibile la questione di legittimità costituzionale della norma nazionale confliggente" (Ferraro, op. cit.). In

successive pronunce (Corte Cost., sent. 23 aprile 1985, n. 113, BECA), nonché Corte Cost., sent. 11 luglio 1989, n. 389, Provincia Bolzano) la Corte Costituzionale ha poi espressamente e formalmente riconosciuto il ruolo della Corte di Giustizia nell'interpretazione e nell'applicazione del diritto comunitario, con la conseguenza che una pronuncia che precisa o integra il significato di una norma ha essenzialmente la stessa immediata efficacia di quest'ultima (Ferraro, op. cit.). Il che sembra risolvere anche il dubbio sollevato in apertura circa la reale portata ed efficacia della sentenza stessa (se *erga omnes* o meno). Quindi, se la Corte Costituzionale rimane ancorata ai suoi precedenti, e non v'è motivo per cui se ne dovrebbe discostare, dovrebbe emettere una sentenza in cui semplicemente prende atto di quanto espresso dalla Corte europea. Potrebbe, però, valutare se la norma incriminata abbia (anche) violato principi costituzionali *interni* (libertà d'impresa in *primis*) e quindi eliminare in radice la norma stessa a prescindere da quanto disposto dalla Corte UE. Quindi la pronuncia è tutt'altro che scontata, perché potrebbe arrivare a quello che la Corte UE non è arrivata, visto che, come abbiamo detto, quest'ultima critica senza mezzi termini l'impianto ma, in realtà, decide *per davvero* solo sulla parte di norma che era relativa all'Osservatorio. In tale (complicato) contesto si sta muovendo il Governo, che, da un lato ha già soppresso le determinazioni a partire dal mese di

motivatamente ritenuto i costi minimi costituzionalmente legittimi). Le due Curie citate si sono persino spinte ad evidenziare come la **garanzia dei costi minimi fosse "...elemento imprescindibile, senza il quale anche le ulteriori forme di controllo da parte delle autorità a ciò preconstituite non potrebbero avere alcuna effettiva e reale incidenza, dovendosi in primis mettere l'autotrasportatore nelle condizioni di poter rispettare tutte le normative in materia di sicurezza stradale: ciò che gli può essere garantito solo ed esclusivamente là dove egli sia remunerato per l'attività svolta con un corrispettivo che sia pari almeno ai costi minimi necessari sia per l'adempimento delle prescrizioni di legge che per la manutenzione riparazione dei veicoli"**. E' pertanto evidente la necessità di rivedere normativamente il quadro. La via d'uscita è allo studio del Governo. Vedremo cosa ne uscirà fuori. Una soluzione appare peraltro a portata di mano. Potrebbe essere la reviviscenza dell'art. 9 del Decreto Legislativo 286/2005 (implicitamente abrogato dall'art. 83-bis), che per l'appunto prevedeva che "1. Nelle controversie aventi ad oggetto contratti di trasporto di merci su strada stipulati non in forma scritta, sono applicati gli usi e le consuetudini raccolti nei bollettini predisposti dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura. 2. Ai fini dell'aggiornamento degli usi e delle consuetudini di cui al comma 1 allo stato esistenti, l'Osservatorio .... raccoglie gli elementi dai quali,



Ottobre 2014 (il Ministero non pubblica più i costi minimi), e, dall'altro sembra stia predisponendo un provvedimento legislativo (probabilmente di interpretazione autentica) che vada a recepire gli *strali* della Corte e possa costituire uno *ius superveniens* capace di disciplinare in maniera coerente ed uniforme anche i casi già pendenti in giudizio. Come è noto, infatti, prima della sentenza in questione, i Tribunali italiani hanno espresso valutazioni anche molto distanti tra loro, chi ritenendo per l'appunto non manifestamente incostituzionale la norma, chi altri invece apprezzandone dichiaratamente le finalità sociali (cfr. in questo senso ad esempio Tribunale di Pavia, ordinanza 20.05.2014, e prima ancora, Tribunale di Napoli 18.06.2013 che hanno

.... sono desunti gli usi e consuetudini e li trasmette alle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura". Quindi basterebbe prevedere una raccolta sistematica di tali dati elaborati dal Ministero – in luogo dell'estinto Osservatorio – secondo la formula già adottata per i costi minimi, per ripristinare una situazione ante 83-bis ma con rispetto, nei casi di contratti non scritti (e quindi nelle situazioni meno formalizzate e più a rischio di dumping) dell'osservanza (per dirla secondo il citato Tribunale di Napoli) "*dei costi minimi necessari sia per l'adempimento delle prescrizioni di legge che per la manutenzione riparazione dei veicoli*".



avv. Daniela D'Alauro

Studio Legale Turci

## Expo 2015: siamo pronti?

L'Expo 2015, nonostante tutti i ritardi, le polemiche e le varie vicende legate alla realizzazione dell'evento, è ormai alle porte. Al fine di venire incontro alle esigenze degli operatori, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha emanato nei mesi scorsi le Linee Guida Doganali disciplinanti le relative formalità e le conseguenti agevolazioni/semplificazioni previste per questa importante esposizione. Le merci destinate all'Expo usufruiscono dei benefici previsti da tali Linee Guida se l'introduzione delle merci e le formalità doganali sono espletate direttamente presso gli Uffici doganali italiani (c.d. primo punto di ingresso) ovvero se le merci, introdotte presso un Ufficio doganale di altro Stato dell'UE, vengono trasferite in regime di transito in Italia per l'espletamento delle successive formalità presso un Ufficio doganale italiano. Le merci non possono invece usufruire delle semplificazioni/agevolazioni se le operazioni di importazione sono effettuate in un altro Stato dell'Unione. Naturalmente le merci entranti nel territorio italiano devono rispettare tutte le leggi doganali vigenti, come, ad esempio, la normativa sui diritti di proprietà intellettuale e sulla tutela del "made in" ed essere conformi alla sicurezza generale dei prodotti (c.d. conformità/marcatura). I Partecipanti all'Expo devono necessariamente possedere un codice identificativo c.d. EORI (*Economic Operator Registration and Identification*) per poter effettuare operazioni doganali. Tale codice è rilasciato con modalità diverse a seconda che si tratti di Partecipante Ufficiale o non Ufficiale. I Partecipanti Ufficiali sono gli Stati e le Organizzazioni Internazionali Intergovernative che hanno ricevuto e accettato l'invito ufficiale da parte del Governo italiano a partecipare all'Expo e che hanno firmato un contratto di partecipazione con l'Organizzatore; i Partecipanti non Ufficiali sono invece tutte le entità giuridiche, nazionali o estere, autorizzate a partecipare al di fuori delle Sezioni dei Partecipanti Ufficiali, come, ad esempio, le Amministrazioni pubbliche territoriali, le aziende e le organizzazioni della società civile. Per ottenere il codice EORI il Partecipante Ufficiale compila un apposito modello (Form 1) disponibile su un apposito portale telematico (c.d. PDMS), con cui richiede all'Organizzatore di comunicare all'Agenzia delle Entrate i dati che identificano il Commissariato Generale, ossia l'ente che rappresenta lo Stato o l'Organizzazione Internazionale Intergovernativa partecipante ad Expo Milano 2015. Il codice EORI è automaticamente assegnato ai Commissariati Generali di Sezione sulla base dei dati risultanti dalla loro registrazione nel sistema fiscale italiano (codice fiscale o Partita I.V.A. attribuita

dall'Agenzia delle Entrate); il sistema informatico doganale provvede a registrare il codice EORI nel relativo database nazionale e ad aggiornare il database EORI dell'UE. Il codice EORI è composto dal codice ISO alpha-2 dell'Italia "IT" seguito dagli 11 caratteri numerici del codice fiscale o Partita I.V.A.; l'Agenzia delle Entrate, attribuendo il codice fiscale, registra anche l'informazione relativa allo "status" di Partecipante Ufficiale. Nel caso in cui il codice EORI fosse già stato attribuito in un altro Paese dell'Unione, per usufruire delle esenzioni/agevolazioni, il Partecipante Ufficiale dovrà procedere alla richiesta di cancellazione di tale codice e di attribuzione del codice EORI in Italia. Il Partecipante non Ufficiale per ottenere il codice EORI, se si tratta di un soggetto stabilito in uno Stato UE, deve richiederne l'attribuzione all'Autorità competente di tale Paese e comunicarlo all'Organizzatore compilando il modello (Form 2) disponibile sul PDMS; se, invece, si tratta di soggetto stabilito in uno Stato extra UE, deve richiederne l'attribuzione all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per il tramite dell'Organizzatore compilando l'apposito modello di richiesta (Form 3) disponibile sul PDMS. L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli provvede alla registrazione nei propri archivi dell'informazione relativa allo "status" di Partecipante non Ufficiale sulla base delle comunicazioni ricevute dall'Organizzatore. Per beneficiare delle esenzioni/agevolazioni previste è necessario che nei documenti doganali sia indicato il codice EORI del Partecipante Ufficiale/non Ufficiale.



## MILANO 2015

Le merci destinate ad essere commercializzate all'interno dell'Expo Milano 2015 devono essere dichiarate per l'importazione definitiva, con relativo pagamento dei diritti doganali (dazi e IVA). I Partecipanti possono importare in regime di ammissione temporanea merci destinate ad essere riesportate dopo l'evento, come, ad esempio, materiali da utilizzare per la realizzazione e l'allestimento dei propri spazi espositivi; merci destinate ad essere utilizzate per la presentazione di prodotti del proprio Paese; merci destinate ad essere esposte o a costituire oggetto di una dimostrazione; utensili, materiali e mezzi di trasporto necessari ai lavori da effettuare per la realizzazione dello spazio espositivo; materiale pubblicitario o dimostrativo non di consumo, registrazioni sonore, film, diapositive e relative apparecchiature utilizzate per la propaganda dei prodotti. Le merci in regime di ammissione temporanea devono essere identificabili per permettere il riconoscimento delle stesse all'atto della riesportazione, per cui alla dichiarazione doganale di ammissione temporanea deve essere allegata una lista dettagliata delle merci con l'indicazione del mezzo di identificazione che si intende utilizzare (ad esempio, matricole, numeri di serie, foto). Per vincolare le merci al regime di ammissione temporanea deve essere presentata una dichiarazione doganale per tale regime che funge

anche da autorizzazione. È richiesto il deposito di fondi a garanzia del pagamento dei diritti doganali per le merci vincolate al regime di ammissione temporanea solo per i Partecipanti non Ufficiali; per i Partecipanti Ufficiali non è necessaria in quanto il Commissariato Generale di Sezione è garante per l'eventuale pagamento. Le merci in ammissione temporanea che non sono riesportate devono essere definitivamente importate ed è dovuto il pagamento dei relativi diritti doganali. Le agevolazioni procedurali e i canali prioritari previsti nelle Linee Guida sono: la priorità nel trattamento delle merci nel ciclo portuale e aeroportuale; il c.d. "fast corridor" per l'inoltro delle merci al punto di sdoganamento specializzato, situato in prossimità del sito Expo Milano 2015 e la priorità nell'effettuazione dei controlli doganali, di *safety& security* e di competenza di altre Amministrazioni coinvolte nel processo di sdoganamento, beneficiando delle semplificazioni offerte dallo Sportello Unico Doganale (c.d. "one-stop-shop"). Per usufruire dei suddetti benefici è necessario che nei documenti doganali e di trasporto siano indicate le informazioni per la corretta identificazione dei Partecipanti e delle merci destinate ad EXPO Milano 2015, come specificato nelle Linee Guida. In particolare gli operatori della catena logistica devono indicare nella polizza di carico (*Bill of Lading*) o nella lettera di trasporto aereo (*Air Way Bill*) il riferimento "Expo" affinché possa essere riportato nella Dichiarazione Sommaria di Entrata (c.d. ENS) e nel Manifesto delle Merci in Arrivo (c.d. MMA); se le merci giungono in Italia via strada, scortate da un documento di transito, il riferimento "Expo" va indicato nel documento di trasporto affinché possa essere riportato nella dichiarazione doganale. I soggetti che presentano la ENS devono indicare la dicitura "Expo" nel campo 37.4 "Marche e numeri dell'imballaggio" del tracciato ENS1 per ottenere la priorità nell'effettuazione dei controlli di sicurezza in Italia; tale indicazione permette agli Uffici doganali italiani di individuare le partite "Expo" negli appositi pannelli di monitoraggio per assegnare la priorità nell'effettuazione degli eventuali controlli. Il soggetto che presenta il MMA deve indicare la dicitura "Expo" nel campo 11 "Marca dei colli" del tracciato del Record B "Merce in sbarco" del MMA; la partita di TC (A3) così generata acquisisce lo stato di "partita Expo" assicurando priorità nello sdoganamento. Inoltre, grazie a tale indicazione, i gestori dei Terminal Container e dei magazzini di temporanea custodia possono riconoscere le partite di merce destinate ad Expo e il loro stato doganale, per poter quindi attivare le procedure previste nell'ambito della Port Community per l'immediata uscita delle merci. A tale scopo, nell'ambito del Colloquio Gestori TC è stato introdotto il nuovo stato "SX" equivalente a "dichiarazione svincolata con merce destinata ad Expo Milano 2015". Affinché una dichiarazione doganale sia identificata come relativa a merce destinata ad "Expo Milano 2015" ed ottenga le agevolazioni/esenzioni previste, devono sussistere le seguenti condizioni: la trasmissione al Servizio Telematico Doganale (STD) deve avvenire tramite il messaggio c.d. IM; nel campo 8, Destinatario, deve essere indicato il codice EORI del Partecipante; a seconda del regime richiesto nel campo 37.1 deve essere indicato il codice di importazione definitiva ovvero quello di ammissione temporanea; nel campo 37.3 deve essere inserito il codice 1EE, nel caso di agevolazioni/esenzioni doganali per i Partecipanti Ufficiali (importazioni definitive in esenzione da dazi ed IVA, ammissione temporanea senza prestare garanzia per dazi ed IVA, esecuzione prioritaria dei controlli e agevolazioni logistiche), ovvero il codice 2ME, nel caso di agevolazioni per Partecipanti Ufficiali e non Ufficiali (esecuzione prioritaria dei controlli e agevolazioni).



avv. Margherita Pace  
Studio Legale TDP

## L'Italia ratifica la Convenzione COTIF Protocollo di Vilnius 3/6/

L'OTIF - Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (fondata nel 1985) è l'organizzazione internazionale, dotata di personalità giuridica, che si occupa di promuovere, migliorare e agevolare il traffico ferroviario internazionale attraverso l'istituzione e lo sviluppo di sistemi di diritto uniforme, contribuendo anche, con la sua attività, alla rimozione degli ostacoli al passaggio delle frontiere. L'OTIF è nata a seguito della emanazione della Convenzione dei trasporti internazionali per ferrovia (COTIF) del 9 maggio 1980. L'Organizzazione, che conta - oltre all'Unione Europea - 46 Stati aderenti, ha sede a Berna e il suo funzionamento è assicurato dal Segretario Generale, dall'Assemblea Generale, dal Comitato amministrativo, dalla Commissione di revisione, dal Comitato di esperti per il trasporto di merci pericolose, dal Comitato di esperti tecnici e dal Comitato di agevolazione del traffico ferroviario. L'Italia provvede a ratificare la COTIF del 1980 con la legge del 18 dicembre del 1984 n. 976. Una prima modifica della COTIF, prontamente recepita anche dall'Italia, venne effettuata col Protocollo del 1990 che aggiornava il testo normativo alle evoluzioni del mercato ferroviario dell'epoca (questo testo, per esempio, definiva i massimali risarcitori in caso di danno colposo e aboliva la distinzione tra dolo e colpa grave). Una seconda modifica ben più incisiva e pregnante della Convenzione fu effettuata col Protocollo di Vilnius sottoscritto dagli Stati membri il 3 giugno del 1999. Con tale documento l'Assemblea plenaria dell'OTIF si occupò di adeguare la normativa internazionale alle novità legislative comunitarie in materia ferroviaria, recepire i cambiamenti politici, economici e giuridici intervenuti in molti Stati membri, rimuovere gli ostacoli esistenti per il passaggio libero alle frontiere. Il Protocollo emendativo del 1999 è costituito da un Preambolo e 7 articoli, ma la parte di maggior interesse risiede nei testi allegati e appendici quali: l'appendice A dedicata alle regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori (c.d. CIV); l'appendice B concernente le regole uniformi del contratto di trasporto internazionale per ferrovia delle merci (c.d. CIM); l'appendice C che contiene regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (c.d. RID); l'appendice D sulle regole uniformi concernenti i contratti di utilizzazione di veicoli nel traffico internazionale ferroviario (c.d. CUV); l'appendice E in cui troviamo le regole uniformi concernenti il contratto di utilizzazione dell'infrastruttura nel traffico internazionale ferroviario (c.d. CUI); l'appendice F ossia le regole uniformi concernenti la convalida di norme tecniche e l'adozione di

prescrizioni tecniche uniformi applicabili al materiale ferroviario destinato ad essere utilizzato nel traffico internazionale (c.d. APTU); e, infine, l'appendice G, regole uniformi concernenti l'ammissione tecnica di materiale ferroviario utilizzato in traffico internazionale (c.d. ATMF). Il preambolo del Protocollo è indicativo rispetto agli obiettivi prefissati e recita: *'Convinta della necessità e dell'utilità di un'organizzazione intergovernativa che tratti per quanto possibile tutti gli aspetti del trasporto internazionale ferroviario a livello degli Stati, considerando che a tal fine, vista l'applicazione della COTIF 1980 da parte di 39 Stati in Europa, in Asia ed in Africa nonché da parte delle aziende ferroviarie di questi Stati, l'OTIF è l'organizzazione più appropriata, - considerando la necessità di sviluppare la COTIF 1980, precisamente le Regole uniformi CIV e le Regole uniformi CIM, per adattare alle nuove esigenze dei trasporti internazionali ferroviari, - considerando che la sicurezza del trasporto delle merci pericolose nel traffico internazionale ferroviario, esige che il RID sia trasformato in un regime di diritto pubblico, la cui applicazione non dovrà più dipendere dalla conclusione di un contratto di trasporto sottoposto alle Regole uniformi CIM, - considerando che dopo la firma della Convenzione il 9 maggio 1980, i cambiamenti politici, economici e giuridici intervenuti in molti Stati membri richiedono di stabilire e di sviluppare prescrizioni uniformi inerenti ad altri settori del diritto rilevanti per il traffico internazionale ferroviario, - considerando che gli Stati dovrebbero prendere, in considerazione di particolari interessi pubblici, misure più efficaci per eliminare gli ostacoli frapposti al passaggio di frontiera nel traffico internazionale ferroviario, - considerando che nell'interesse dei trasporti internazionali ferroviari occorre aggiornare le convenzioni e gli accordi internazionali multilaterali esistenti nel settore ferroviario e se del caso integrarli nella Convenzione'*. L'Unione europea ha aderito a questa convenzione con effetto dal 1° luglio 2011 e nell'accordo di adesione è stato previsto che questa potesse esprimere, nei comitati e nelle commissioni tecniche istituiti dalla Convenzione, un voto rappresentativo di tutti gli Stati membri aventi diritto. Il beneficio diretto derivante dalla partecipazione della UE al progetto è, evidentemente, la razionalizzazione della materia del diritto ferroviario europeo che, come sappiamo, ha visto negli ultimi anni la copiosa emanazione di direttive volte ad uniformare la legislazione dei singoli stati membri. L'Italia, invece, ha provveduto a ratificare il Protocollo di Vilnius solo molto di recente - il 22 ottobre scorso con l'approvazione definitiva dell'Assemblea al disegno di legge n. 2621 - ed è stata uno degli ultimi Paesi europei ad aver provveduto in tal senso (la Svezia dovrebbe procedervi entro il 2014). Il ritardo ha comportato per l'Italia l'apertura di una procedura di pre-contenzioso con l'Unione Europea (EU Pilot 5943/13/MOVE) che, se non si fosse proceduto con la recente ratifica, avrebbe comportato anche la apertura formale di una procedura di infrazione. Il fatto che l'Italia non avesse provveduto in tal senso, infatti, comportava che la stessa non avesse diritto di voto in nessuna delle Commissioni/Comitati UE preposti. Ostavano al recepimento del Protocollo di Vilnius le valutazioni sulla necessità di adeguare l'ordinamento interno alle modifiche

intervenute sulla materia in ambito europeo e le oggettive difficoltà di adeguamento della normativa interna ai precetti internazionali. Del resto il mancato formale recepimento del Protocollo, comportava per l'Italia anche degli svantaggi in termini di partecipazione attiva al processo di elaborazione dei nuovi accordi (come, per esempio, quello relativo alle regole di trasporto ferroviario di merci pericolose o per l'interoperabilità e la sicurezza). Si riporta di seguito uno stralcio della relazione del dossier n. 215 - Schede di lettura della Camera dei Deputati relativo al contenuto dell'accordo di ratifica: *'Va dunque osservato anzitutto che il Protocollo del 1999 è nato in stretta relazione alla necessità di assicurare una maggiore uniformità del diritto dei trasporti internazionali ferroviari alla luce del nuovo quadro legislativo comunitario in materia, a quel punto consolidatosi: inoltre il Protocollo del 1999 tiene conto anche delle importanti modifiche intervenute nell'assetto geopolitico europeo dopo la caduta dei regimi di socialismo reale e la cospicua ridefinizione dei confini, con la nascita di numerosi nuovi Stati. Tuttavia anche dopo la firma del Protocollo di Vilnius del 1999 la normativa comunitaria nel settore ferroviario subiva una ulteriore evoluzione, in particolare con l'adozione di due distinti "pacchetti" nel 2001 e nel 2004 e, successivamente, nel 2008 con l'emissione della direttiva sull'interoperabilità dei sistemi ferroviari europei - tuttora in vigore e recepita dall'Italia con i decreti legislativi n. 191 del 2010 e n. 21 del 2013. Da ultimo si segnala la direttiva n. 34 del 2012, volta all'istituzione di uno spazio ferroviario europeo unico, ancora in corso di recepimento per il nostro Paese. I potenziali conflitti tra l'ordinamento UE e le previsioni della COTIF 99 sono stati indubbiamente attenuati dalla sopra citata adesione dell'Unione europea alla Convenzione, dopo la quale la stessa UE ha facoltà di esprimere un voto negli organi tecnici istituiti dalla Convenzione, in rappresentanza di tutti gli Stati membri aventi diritto - tra i quali però non figura l'Italia, che non ha ancora ratificato la COTIF 99, e ciò ha determinato l'apertura di una procedura da parte della Commissione europea nei confronti del nostro Paese. La relazione illustrativa del disegno di legge osserva come potrebbe configurarsi il rischio di avere una procedura d'infrazione verso l'Italia, in quanto la nostra mancata ratifica della COTIF 99 indebolisce la posizione della UE all'interno dell'OTIF, non potendo l'Unione contare sul voto italiano in seno ad alcuni comitati. Altri inconvenienti del protrarsi della mancata ratifica della COTIF 99 sarebbero quelli di un danno d'immagine all'Italia per le lungaggini delle procedure di ratifica dopo che aveva firmato il Protocollo già nel 1999, l'impossibilità per l'Italia di partecipare al processo formativo di accordi e testi formulati all'interno dei comitati tecnici istituiti dalla Convenzione e, non ultimo, la penalizzazione delle imprese italiane nei confronti dei concorrenti europei, in quanto rimarrebbe impedito lo sviluppo concorrenziale del mercato nel settore dei trasporti ferroviari. [...]. la relazione illustrativa del disegno di legge osserva proprio come le principali modifiche alla Convenzione del 1980 e strumenti allegati riguardino l'appendice A (che concerne il contratto di trasporto internazionale per ferrovia di viaggiatori) e precisamente gli articoli 29,30 e 32. Più in dettaglio, il nuovo articolo 29 circoscrive con precisione la riparazione ai soli danni fisici, laddove la precedente formulazione si riferiva genericamente ad altri danni; il nuovo articolo 30 eleva l'importo massimo di risarcimento in caso di morte o ferimento, massimale che viene più che raddoppiato; l'articolo 32, introdotto ex novo dal Protocollo del 1999, prevede la possibilità, su istanza di parte, del risarcimento di eventuali spese di alloggio e assistenza in caso di soppressione, ritardi o mancate corrispondenze tra i treni, rinviando tuttavia alla normativa nazionale per ciò che concerne la quantificazione del danno [...]'.*



# Registrati per ricevere la nostra Newsletter

# Lex Trasporti

Mensile di diritto divulgativo

MENU

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

Mi piace 3

Newsletter

---REGISTRATI---

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

Indirizzo email

iscriviti

ANSA.it

Posts

Schettino a Numana, Spacca, idea 'genio'

Sigilli a villa Amii Stewart Porto Cervo

Papa nomina card. Versaldi risanare Idi

Get Widget

## 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 pagina web dedicata, potrà essere letto da tutti i moderni smartphone / tablet e potrà essere ricevuto facilmente via email.

La rivista promuoverà alcuni "conversazioni" in collaborazione con il Consiglio dell'Ordine dei Trasporti e dei Naviganti partners nazionali ed internazionali.

La rivista **LexTrasporti** è totalmente gratuita per i suoi lettori, in registrazione presso il Tribunale di Genova.

Il direttore responsabile è il dr. Luca Florenzano giornalista ed è sostenuto da un consolidato gruppo di Redattori specialisti del diritto dei trasporti.



avv. Fabio Pieroni

Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.

## Il caso Astipalaia / Hanjin Shenzhen

Il caso trae origine dalla collisione avvenuta il 26 Marzo 2008 nelle acque antistanti Singapore tra la nave cisterna VLCC (*very large crude oil carrier*) *Astipalaia*, in navigazione a pieno carico sotto noleggio con Chevron e la nave portacontenitori *Hanjin Shenzhen*. Nella collisione la *Astipalaia* subiva danni allo scafo, alle ringhiere ed ai passacavi necessitando di riparazioni. Nonostante i danni la nave proseguiva regolarmente per Singapore dove scaricava tra il 27 ed il 29 Marzo 2008 il greggio caricato a Kuwait ed Abu Dhabi. Quale immediata reazione all'evento, le *majors* petrolifere (le principali società mondiali di produzione e commercializzazione del petrolio) sospendevano la loro approvazione alla *Astipalaia* in attesa degli esiti delle verifiche tecniche. L'ente di classe imponeva, a sua volta, agli armatori di procedere alle riparazioni prima del successivo impiego commerciale della nave. Alla data della collisione la *Astipalaia* non era ancora fissata per il viaggio successivo ma il mercato delle VLCC era particolarmente favorevole. La sospensione dell'approvazione delle *majors* impediva però l'impiego della nave su tale mercato. Terminata

che la impiegava quale deposito galleggiante al largo di Kharg Island (Iran). Frattanto la nave veniva riapprovata dalle *majors*. Terminato il noleggio con la National Iranian Tanker Company, la *Astipalaia* veniva, quindi, riconsegnata a Fujairah il 29 Giugno 2008 e ricominciava il proprio impiego commerciale su base *spot* nel mercato delle VLCC. Le parti concordavano tra di loro la responsabilità nella percentuale 80:20 a favore della *Astipalaia* demandando la determinazione dell'entità del danno all'*Admiralty Court*. Gli interessi della *Astipalaia* presentavano un reclamo per lucro cessante dal 26 Marzo al 29 Giugno 2008 di circa US\$ 5.640.000 prendendo a base di calcolo l'intero periodo di mancato impiego della nave dalla data della collisione alla riapprovazione delle *majors* se reclamando ciò che la nave avrebbe potuto fruttare se fosse stata impiegata nell'usuale traffico delle VLCC su base *spot* al netto dei profitti ottenuti impiegando la nave come deposito galleggiante. Gli attori sostenevano di aver diritto al lucro che la nave avrebbe potuto produrre qualora, in caso di mancata collisione: (i) avesse potuto essere noleggiata alla *Indian Oil Corporation* (IOC) con cui, alla data della collisione, gli armatori della *Astipalaia* stavano negoziando un viaggio Africa Occidentale – Costa Orientale dell'India; o (ii) nel caso in cui la trattativa con IOC non fosse andata a buon fine, la nave fosse stata ingaggiata per due viaggi consecutivi Golfo Persico / Estremo Oriente e ritorno. In entrambi i casi i due ipotetici viaggi sarebbero stati completati nello stesso tempo di forzata sosta, i.e. entro il 29 Giugno 2008. Era, quindi, possibile per parte attrice effettuare una ragionevole comparazione tra quello che la nave avrebbe potuto guadagnare nel medesimo periodo di tempo ove avesse potuto essere impiegata e quanto in concreto guadagnato durante l'impiego quale deposito di stoccaggio

concreto guadagnato. Secondo gli armatori della *Astipalaia* la nave avrebbe generato utili per circa US\$ 5,640,000 se non ci fosse stata la collisione. Gli interessi della *Hanjin Shenzhen* sostenevano, di contro, che la *Astipalaia* non avesse perso alcun ingaggio perché non era stata ancora noleggiata e che il metodo comparativo non andasse applicato in assenza della prova che la collisione avesse impedito un impiego successivo della nave. Secondo parte convenuta, inoltre, il periodo di lucro cessante avrebbe dovuto essere suddiviso in due parti: quello delle riparazioni durante il quale la nave era del tutto impossibilitata all'uso commerciale; e quello durante il quale la nave venne impiegata come deposito galleggiante. Gli interessi della *Hanjin Shenzhen* ammettevano così una propria esposizione per perdita di profitto nella misura di circa US\$ 800,000 limitatamente al solo primo periodo, mentre nessuna perdita era, secondo loro, configurabile per il secondo periodo atteso ulteriormente che il mercato dei noli era, frattanto, sceso e la rata spuntata per l'impiego con la NITC era stato più remunerativo. Gli interessi *Hanjin Shenzhen* contestavano inoltre, come detto, il metodo comparativo ritenendolo troppo empirico e basato su mere teorie che rendevano impossibile calcolare quando la nave sarebbe stata di nuovo in Golfo Persico dopo il primo ipotetico viaggio in Estremo Oriente e quale avrebbe potuto essere la rata di mercato al tempo del secondo viaggio. Al giudice veniva così sostanzialmente chiesto di decidere 1) l'esistenza di trattative ante collisione e se la perdita di profitto fosse conseguenza della collisione 2) quale fosse il periodo in relazione al quale calcolare il lucro cessante e 2) quale sarebbe stata la rata di nolo congrua per una nave analoga al fine di determinare il fuori fitto. Ciò in un contesto caratterizzato dal fatto che (a) la *Astipalaia* non aveva ancora un impiego fisso per il viaggio successivo a quello per Singapore e non vi era, quindi, certezza di quanto avrebbe guadagnato e (2) l'approvazione delle *majors* petrolifere era stata riconfermata al termine di un impiego meno remunerativo della nave. Il giudice ha escluso che, nel periodo di lucro cessante, dovesse calcolarsi il viaggio da Singapore a Dubai trattandosi di tratta che la nave avrebbe comunque percorso per riposizionarsi nell'area di caricazione dovendosi anche ritenere improbabile e comunque non provato l'impiego a noleggio per IOC. Piuttosto il periodo di mancato nolo doveva calcolarsi per intero (e non frazionato in due parti come sostenuto da parte convenuta) e decorrente dall'inizio dei lavori di riparazione sino al termine dell'impiego quale deposito galleggiante (29 Giugno 2008). Considerando 12 ore di tempo perso a Singapore tra l'ancoraggio e l'ottenimento dei certificati provvisori di navigabilità in data 27 Marzo ed il periodo intercorso tra l'arrivo a Dubai ed il completamento dei lavori il Giudice riconosceva agli attori tempo perso per 80 giorni e mezzo a fronte della loro richiesta di 91 giorni e mezzo. Non esistendo in questo settore una metodologia di calcolo valida per ogni evento ma dovendosi ricercare una da adattare di volta in volta al caso specifico, il giudice ha ritenuto di calcolare il lucro cessante sulla base di altre opportunità di impiego che una nave di analogo tonnellaggio e caratteristiche avrebbe potuto spuntare sul mercato delle VLCC. Nel corso del giudizio entrambi i consulenti di parte si erano trovati



scaricazione ed effettuate riparazioni provvisorie a Singapore, la *Astipalaia* partiva in zavorra il 30 Marzo 2008 per Dubai dove giungeva il 10 Aprile successivo entrando in bacino. Le riparazioni definitive venivano completate il 21 Aprile 2008. Nell'attesa che l'approvazione delle *majors* venisse rinnovata, gli armatori trovavano un impiego sostitutivo noleggiando la nave per un periodo di 55/65 giorni dal 25 Aprile al 29 Giugno 2008 alla National Iranian Tanker Company (NITC)

galleggiante. Per la determinazione del lucro cessante parte attrice invocava l'applicazione del metodo della c.d. "time equalisation" cioè la comparazione con l'utile realizzato nel mercato di riferimento (VLCC) da nave analoga durante il periodo di tempo considerato. Si trattava in sostanza e come dianzi accennato esponendo la tesi attorea, di effettuare una comparazione con quanto la nave avrebbe potuto lucrare se non ci fosse stata la collisione e quanto invece in

d'accordo nel considerare quello delle VLCC come un mercato dai contorni definiti con un'area principale di caricazione (circa il 72% dei carichi) individuata nel Golfo Persico seguito dall'Africa Occidentale, dai Caraibi ed infine dal Mare del Nord e dal Mediterraneo. Inoltre statisticamente il 70% dei carichi delle VLCC generati in Golfo Persico è destinato all'Estremo Oriente. Di conseguenza, stante anche la concordanza dei consulenti di parte sui predetti dati statistici, era possibile stabilire con un criterio di verosimiglianza quale impiego avrebbe potuto avere la *Astipalaia* se non fosse rimasta coinvolta nella collisione del 26 Marzo 2008 con la *Hanjin Shenzhen*. Tale riferimento è stato così reperito nelle rate di nolo sp



untate dalle VLCC impegnate nello stesso traffico (Golfo Persico /Estremo Oriente) per il periodo di fermo della *Astipalaia*. In altre parole il giudice ha applicato il metodo comparativo invocato da parte attrice. All'esito della propria motivazione il Tribunale ha riconosciuto in favore degli attori il diritto al risarcimento della perdita di profitto nella misura di US\$ 4.960.000 considerato un lucro cessante lordo di US\$ 9.860.000 da depurarsi dall'utile di US\$ 4.900.000 conseguente all'impiego della nave come deposito galleggiante. La sentenza è interessante perché se, da un lato, conferma l'assenza di un criterio univoco per la determinazione del lucro cessante dall'altro evidenzia che lo stesso è svincolato dall'esistenza di un ingaggio successivo che l'evento dannoso abbia impedito di onorare. Inoltre anche l'esistenza di un eventuale ingaggio perso in conseguenza dell'evento dannoso non rappresenta, secondo la sentenza in commento, l'unico parametro di riferimento sul quale calcolare la perdita di profitto. Questa deve essere, piuttosto, valutata seguendo un criterio più allargato che prenda a metro di valutazione quello del mercato abituale di impiego della nave. Ciò perché non è solo il danno immediatamente conseguente all'evento che deve essere considerato ma anche gli effetti collaterali da tale danno ingenerati. Certo è che se la sentenza ammette il diritto dell'armatore ad essere risarcito per i danni conseguenti all'inattività forzata della propria nave conseguente a collisione e per aver dovuto impiegare la nave su un mercato meno remunerativo, va anche riconosciuto che quello delle VLCC è un mercato "tipico" con una notevole quantità di dati statistici che consente di ricorrere più facilmente al metodo comparativo diversamente da altri traffici per i quali le informazioni possono essere più scarse e meno omogenee e per i quali la determinazione del probabile mercato di impegno e della verosimile della rata di nolo avrebbe potuto rendere il compito del giudice assai più difficoltoso.



avv. Massimiliano Grimaldi  
Grimaldi Studio Legale

## La normativa comunitaria sul cabotaggio marittimo Questioni applicative

L'ormai ventennale esperienza applicativa del regolamento (CEE) n. 3577/92 ha indotto di recente la Commissione europea a rivedere le proprie comunicazioni sulla sua interpretazione. La COM (2014) 232 *final* del 22 aprile 2014 ha così aggiornato le indicazioni emanate in precedenza al fine di allinearle alla recente normativa UE e alla giurisprudenza della Corte di giustizia nonché all'evoluzione intervenuta nel modo in cui la Commissione intende alcune disposizioni del regolamento, in particolare le disposizioni riguardanti l'equipaggio e la durata dei contratti di servizio pubblico. Vediamo, quindi, di seguito i punti salienti della nuova comunicazione. **I beneficiari della libera prestazione dei servizi e la nozione di "armatore comunitario"**. L'articolo 1 del regolamento indica quali sono i beneficiari della libera prestazione dei servizi di cabotaggio marittimo: si tratta degli "armatori comunitari" (1) che impiegano navi registrate in uno Stato membro di cui battono bandiera (2), sempre che tali navi soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in detto Stato membro (3). Al riguardo, l'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento distingue tre tipi di "armatori comunitari": a) *i cittadini di uno Stato membro che sono stabiliti in uno Stato membro conformemente alla legislazione di quest'ultimo e che svolgono attività di navigazione;* b) *le compagnie di navigazione che sono stabilite conformemente alla legislazione di uno Stato membro ed il cui centro d'attività principale è situato ed il cui controllo effettivo è esercitato in uno Stato membro;* oppure c) *i cittadini di uno Stato membro stabiliti fuori della Comunità o le compagnie di navigazione stabilite fuori della Comunità e controllate da cittadini di uno Stato membro se le loro navi sono registrate in uno Stato membro e battono bandiera del medesimo Stato membro conformemente alla legislazione di quest'ultimo*. La questione che ha sollevato il maggior numero di interrogativi è la definizione della nozione di "controllo" a cui fa riferimento il regolamento per due delle tre categorie di "armatori comunitari" prese in considerazione. Come sopra detto, il regolamento include fra gli "armatori comunitari" "le compagnie di navigazione che sono stabilite conformemente alla legislazione di uno Stato membro ed il cui centro d'attività principale è situato ed il cui controllo effettivo è esercitato in uno Stato membro" (articolo 2, paragrafo 2, lettera b)). In relazione a tale caso, a giudizio della Commissione, con la nozione di "controllo effettivo in uno Stato membro" si intende, in questo contesto, che le decisioni di maggiore rilevanza e la gestione quotidiana devono essere assicurate a partire dal luogo situato nel territorio

dell'Unione e che le riunioni del consiglio di amministrazione devono svolgersi sul territorio dell'Unione. Fanno altresì parte degli "armatori comunitari", come parimenti sopra visto, "i cittadini di uno Stato membro stabiliti fuori della Comunità o le compagnie di navigazione stabilite fuori della Comunità e controllate da cittadini di uno Stato membro se le loro navi sono registrate in uno Stato membro e battono bandiera del medesimo Stato membro conformemente alla legislazione di quest'ultimo" (articolo 2, paragrafo 2, lettera c)). La Commissione ha sul punto osservato che con la nozione di "controllo da parte dei cittadini di uno Stato membro" si intende che i cittadini dell'Unione possono esercitare un'influenza decisiva sulla compagnia di navigazione, condizione che si verifica ad esempio se la maggioranza del capitale della compagnia o dei diritti di voto è detenuta da cittadini dell'Unione, o se i cittadini dell'Unione possono designare più della metà dei membri dell'organo di amministrazione, di direzione o di vigilanza di tale compagnia di navigazione. **2. Le condizioni di registrazione in uno Stato membro e di accesso al cabotaggio nazionale**. La condizione della registrazione in uno Stato membro presuppone che il registro in questione sia situato su un territorio nel quale si applicano il trattato e le norme di diritto derivato. Ne consegue che le navi iscritte nel registro delle Antille olandesi, dell'isola di Man, delle Bermuda e delle Isole Cayman non rientrano tra i beneficiari del regolamento. Le navi registrate a Gibilterra, invece, rientrano tra i beneficiari del regolamento perché il trattato si applica anche a tale territorio. Le navi registrate a Gibilterra hanno, così, diritto di accedere al cabotaggio marittimo alle stesse condizioni di qualsiasi altra nave registrata in uno Stato membro. Inoltre, il regolamento prevede che, per essere ammessa al cabotaggio in un altro Stato membro, una nave di uno Stato membro deve inizialmente soddisfare tutti i requisiti stabiliti per l'ammissione al cabotaggio nello Stato membro nel quale è registrata. Questa prescrizione si applica anche alle navi registrate in uno Stato membro senza sbocco al mare e battenti bandiera del medesimo Stato membro. Le navi che non hanno accesso al cabotaggio nazionale non godono quindi di un diritto di accesso ai mercati degli altri Stati membri. Inoltre, alle navi che beneficiano di un accesso condizionato al mercato nazionale possono essere imposte condizioni simili quando desiderano operare in un altro Stato membro. Ad esempio, se l'iscrizione nel secondo registro X di uno Stato membro è subordinata alla condizione che la nave operi almeno la metà dell'anno su rotte internazionali, la nave iscritta in detto registro X non potrà esigere un accesso più ampio al cabotaggio negli altri Stati membri (non beneficerà del diritto di prestare servizi di linea tutto l'anno). Alcuni Stati membri che seguono politiche cosiddette di "libero accesso alle coste" consentono peraltro anche alle navi registrate in un paese terzo di cui battono bandiera di esercitare attività di cabotaggio marittimo tra i porti situati nel loro territorio. Inoltre, alcuni Stati membri prevedono autorizzazioni individuali all'esercizio di attività di cabotaggio marittimo per le navi non rientranti tra i beneficiari del regolamento o deroghe generali alle prescrizioni stabilite dal regolamento per le navi registrate in e battenti bandiera di un paese terzo in caso di indisponibilità di navi registrate in uno Stato membro dell'Unione. Queste pratiche, ad avviso

della Commissione, non rappresentano una violazione del diritto dell'Unione. **Il campo di applicazione del regolamento CEE n. 3577/92.** Dall'entrata in vigore del regolamento sono state sollevate essenzialmente quattro questioni in relazione all'articolo 2, paragrafo 1: che cosa significano "trasporto via mare" e "fra i porti"? Le imbarcazioni da diporto rientrano nel campo di applicazione del regolamento? Il tratto di cabotaggio di un servizio di crociera internazionale rientra nel campo di applicazione del regolamento? I servizi di feederaggio vanno considerati come servizi di cabotaggio o come servizi internazionali? Tali questioni sono state interpretate dalla Commissione nei seguenti termini. **Definizione di "trasporto via mare" e "tra i porti".** Il regolamento non dà una definizione del termine "trasporto via mare". Secondo la Corte di giustizia, per interpretare questo termine occorre tenere conto dell'obiettivo della disposizione, quello cioè di attuare la libera prestazione dei servizi nel cabotaggio marittimo alle condizioni e con riserva delle deroghe da esso previste. Di conseguenza, ai fini della definizione di "mare" ai sensi del regolamento, la Corte ha considerato irrilevante la distinzione tra le "acque interne" e il "mare territoriale" secondo il diritto internazionale (convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 10 dicembre 1982, "convenzione di Montego Bay"). Il termine "trasporto via mare" dovrebbe quindi includere anche i servizi di trasporto effettuati in acque marine al di qua della linea di base del mare territoriale ("acque interne") che gli Stati possono tracciare in virtù della suddetta convenzione. Pertanto, la Commissione ha ritenuto che ai fini dell'applicazione del regolamento non solo i servizi di cabotaggio effettuati in mare aperto ma anche quelli svolti in aree marittime quali baie, estuari, fiordi e insenature debbano essere considerati "trasporto via mare". Coerentemente, poi, con la giurisprudenza della Corte di Giustizia, la nozione di "porto" ricomprende le infrastrutture, ancorché di esigua importanza, la cui funzione sia di consentire l'imbarco e lo sbarco delle merci o dei passeggeri trasportati via mare. Ne consegue che qualsiasi infrastruttura, anche non permanente, idonea a consentire, attraverso l'imbarco e lo sbarco, il trasporto via mare di merci o di passeggeri soddisfa questa definizione. La Commissione ha al riguardo sottolineato che il trasporto di passeggeri mediante nave via mare è soggetto al regolamento (CEE) n. 3577/92 anche quando il servizio avviene all'interno di un unico "sistema portuale", così come definito dalla legislazione dello Stato membro di cui trattasi (ad esempio l'attraversamento di un estuario via mare). Allo stesso modo, il trasporto mediante nave via mare di passeggeri per scopi turistici effettuato dietro compenso e avente inizio e termine nello stesso porto con gli stessi passeggeri rientra nell'ambito di applicazione del regolamento, dal momento che tale servizio è prestato dietro compenso al fine di trasportare passeggeri via mare nel territorio di un unico Stato membro. **Imbarcazioni da diporto.** Il regolamento (CEE) n. 3577/92 si applica soltanto ai servizi di trasporto marittimo "normalmente assicurati dietro compenso". Di conseguenza, ad avviso della Commissione, la maggior parte delle attività delle imbarcazioni da diporto non rientra nel campo di applicazione del regolamento. **Servizi di crociera.** I servizi di crociera rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3577/92

quando sono prestati all'interno di uno Stato membro (si vedano l'articolo 3, paragrafo 1, e l'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento). La questione che occorre chiarire è se anche il tratto di cabotaggio di un servizio di crociera internazionale rientrasse nel campo di applicazione del regolamento. La Commissione ha al riguardo ritenuto che il regolamento si applichi unicamente quando l'imbarco e lo sbarco di passeggeri sono effettuati nello Stato membro dove ha luogo il tratto di cabotaggio. Un servizio di crociera che inizia in uno Stato membro X o in un paese terzo e termina in un paese terzo o in uno Stato membro X facendo scalo in porti di uno Stato membro Y non rientra nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 se nessun passeggero si imbarca e sbarca nei porti dello Stato membro Y. Nel caso descritto si applica il regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi. **4. Il collegamento di Servizio pubblico.** Il trasporto marittimo di passeggeri e merci è vitale per gli abitanti delle isole d'Europa. Sono state pertanto previste norme speciali per tutelare alcuni di questi collegamenti marittimi non adeguatamente serviti dal mercato. Il regolamento definisce un quadro al cui interno gli Stati membri possono organizzare, nel rispetto dei principi di compatibilità, interventi sul mercato da realizzare attraverso restrizioni all'accesso al mercato legate all'imposizione di obblighi di servizio pubblico per i servizi marittimi. Inoltre, l'erogazione di finanziamenti pubblici a titolo di compensazione dei costi di prestazione di un servizio pubblico deve essere realizzata nel rispetto della normativa UE in materia di aiuti di Stato. La COM 232 *final* ha inteso chiarire ulteriormente le condizioni stabilite dal regolamento e dalla normativa in materia di aiuti di Stato al fine di rendere l'intervento degli Stati membri compatibile con le norme generali del Trattato. **Portata geografica dei collegamenti di servizio pubblico.** In base a quanto enunciato nell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento, i collegamenti di servizio pubblico devono concernere rotte da, tra e verso le isole. Il regolamento non contiene una definizione della nozione di "isola"; a parere della Commissione, l'articolo 4 deve applicarsi unicamente alle isole raggiungibili solo per mare o per via aerea e sprovviste di collegamenti terrestri permanenti con il continente europeo. Una penisola permanentemente collegata alla terraferma mediante una strada o una ferrovia (come ad esempio il Peloponneso) non può quindi essere considerata un' "isola". In coerenza con le conclusioni dell'avvocato generale Tizzano, la possibilità di applicare l'articolo 4, paragrafo 1, può essere estesa ai servizi forniti tra luoghi in situazione analoga a quella delle isole (ad esempio rive di lunghi fiordi o estuari che non dispongono di collegamenti stradali diretti) in cui vi è la stessa necessità di garantire l'adeguatezza dei servizi di trasporto marittimo. Uno studio effettuato per conto della Commissione indica che i lunghi estuari o i fiordi che comportano deviazioni di circa 100 km su strada possono essere equiparati alle isole ai fini che qui occupano in quanto possono causare un problema analogo isolando le conurbazioni l'una dall'altra. **Rotte di cabotaggio con le isole sulle quali possono essere imposti obblighi di servizio**

**pubblico.** La Commissione ha precisato che spetta agli Stati membri (comprese, se del caso, le autorità regionali e locali) e non agli armatori determinare su quali rotte sono necessari obblighi di servizio pubblico. In particolare, gli obblighi di servizio pubblico possono essere previsti per servizi regolari (di linea) di cabotaggio con le isole in caso di fallimento del mercato con conseguente incapacità di assicurare servizi adeguati. Secondo le condizioni stabilite dal regolamento, gli Stati membri possono imporre obblighi di servizio pubblico per "garantire adeguati servizi" di trasporto marittimo regolare per una data isola (o in relazione a un estuario) nei casi in cui gli armatori dell'Unione, ove considerassero il proprio interesse commerciale, non fornirebbero servizi di livello adeguato o alle stesse condizioni. Il commercio deve restare comunque libero. Quando impongono obblighi di servizio pubblico per i servizi descritti all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento, gli Stati membri devono limitare il loro intervento ai requisiti essenziali di cui all'articolo 4, paragrafo 2, e rispettare il principio di non discriminazione di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento nei confronti di tutti gli armatori dell'Unione interessati alla rotta. Tale principio deve essere rigorosamente rispettato quando viene deciso il contenuto degli obblighi da rispettare e durante la procedura amministrativa di selezione dell'operatore per un dato servizio o di fissazione dell'ammontare della compensazione. **Gli obblighi che possono essere imposti.** La distinzione tra obblighi di servizio pubblico e contratti di servizio pubblico - Il regolamento (CEE) n. 3577/92 distingue tra "obblighi di servizio pubblico" (cfr. articolo 2, paragrafo 4, e articolo 4, paragrafo 2, del regolamento) e "contratti di servizio pubblico" (cfr. articolo 2, paragrafo 3). I contratti di servizio pubblico sono lo strumento che in genere viene usato per costituire gli obblighi di servizio pubblico nei casi in cui un approccio orizzontale applicabile a tutti gli armatori che intendono servire una data rotta non sia sufficiente a soddisfare le esigenze essenziali di trasporto, in particolare le condizioni generali relative alla qualità di un dato servizio. L'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento stabilisce un elenco tassativo di requisiti che possono essere introdotti quando sono imposti obblighi di servizio pubblico. L'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento si limita invece a fornire indicazioni circa l'oggetto dei contratti di servizio pubblico; gli Stati membri possono far rientrare in tale oggetto anche altri elementi. In pratica, i requisiti di qualità sono spesso parte integrante dei contratti di servizio pubblico ma non possono essere stabiliti nell'ambito di obblighi di servizio pubblico. Riguardo agli obblighi di servizio pubblico, il requisito riguardante la "capacità di fornitura del servizio" da parte degli armatori può includere un obbligo relativo alla loro solvibilità e la condizione che essi siano in regola con il pagamento degli oneri tributari e previdenziali. A parere della Commissione, anche l'obbligo di usare un traghetto veloce può rientrare in questa categoria. Quando vengono imposti obblighi di servizio pubblico, i requisiti relativi alla regolarità e alla frequenza del servizio possono essere rispettati collettivamente, e non individualmente, da tutti gli armatori che operano sulla stessa rotta. Gli Stati membri possono imporre obblighi di servizio pubblico e concludere contratti di servizio pubblico solo se hanno appurato, per

ognuna delle rotte in questione, che i servizi di trasporto regolare risulterebbero inadeguati (cioè non sarebbero prestati nella misura o alle condizioni definite appropriate dalle autorità pubbliche) qualora la loro fornitura fosse lasciata alle sole forze di mercato. Inoltre, l'obbligo o contratto di servizio pubblico deve essere necessario e proporzionato allo scopo di assicurare la sufficienza dei servizi di trasporto regolare a destinazione ed in provenienza dalle isole. In altri termini, gli Stati membri non possono assoggettare ad obblighi di servizio pubblico e a contratti di servizio pubblico servizi che sono già forniti in maniera soddisfacente e a condizioni, ad esempio in termini di prezzi, continuità e accesso al servizio, compatibili con l'interesse pubblico, quale definito dallo Stato, da parte di imprese che operano in normali condizioni di mercato. La Commissione ha al riguardo sottolineato che sebbene gli Stati membri abbiano un ampio potere discrezionale nel definire la necessità di servizio pubblico e la portata di tale servizio, la decisione di tali Stati a questo proposito è soggetta ai controlli della Commissione volti ad appurare l'assenza di errori manifesti di valutazione. **Il principio di non discriminazione.** In ottemperanza al principio di non discriminazione enunciato dal regolamento, gli Stati membri non devono imporre obblighi ritagliati su misura per una data compagnia di navigazione e tali da impedire ad altri armatori dell'Unione l'accesso al mercato, né applicare obblighi che avrebbero lo stesso effetto. In particolare, la Commissione ha richiamato l'attenzione degli Stati membri sui problemi posti dai due tipi di disposizioni seguenti. **Obbligo di rilevare le navi.** Si tratta anzitutto di chiarire se uno Stato membro, nell'aggiudicare un contratto di servizio pubblico, possa imporre all'aggiudicatario l'obbligo di rilevare le navi e l'equipaggio dell'operatore precedente. La Commissione ha in proposito espresso l'avviso che nella maggior parte dei casi tale obbligo violerebbe il regolamento (CEE) n. 3577/92, in quanto sarebbe discriminatorio. Esso impedirebbe infatti agli armatori dell'Unione di presentare un'offerta che preveda l'uso delle proprie navi e conferirebbe un vantaggio all'operatore già insediato che si candidasse per la propria successione. La Commissione ha tuttavia ritenuto potersi accettare che, se il collegamento di un'isola richiede l'uso di una nave con caratteristiche tanto particolari da renderne difficile l'acquisizione o la vendita sul mercato, come anche l'utilizzo per altri scopi, l'obbligo di rilevare tale nave rappresenti un requisito meno restrittivo della libera prestazione di servizi rispetto all'aggiudicazione del servizio ad un unico armatore con un contratto di durata sufficientemente lunga da consentire il pieno ammortamento del costo di una nave appositamente costruita. **Condizioni relative all'equipaggio.** Sono state sollevate questioni anche riguardo alle condizioni relative all'equipaggio che possono essere imposte nell'ambito di obblighi e contratti di servizio pubblico. A giudizio della Commissione, le regole che possono essere imposte nell'ambito degli obblighi e dei contratti di servizio pubblico (articolo 4 del regolamento) dovrebbero limitarsi agli obblighi essenziali per le esigenze di servizio pubblico e non andare oltre ciò che è necessario a tale scopo. Questo aspetto va esaminato caso per caso. La Commissione ha osservato che gli Stati membri possono decidere di imporre, nell'ambito degli obblighi e contratti di servizio pubblico, le stesse regole imposte dagli Stati membri ospitanti a qualsiasi nave che effettui un servizio di cabotaggio con le isole (articolo 3, paragrafo 2, del regolamento). Tali regole sono specificate nella sezione 4 della COM 232 final. **La procedura di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico.** L'articolo 4 del regolamento 3577/92 prescrive che

nell'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico gli Stati membri non operino discriminazioni tra armatori. La Commissione è del parere che, in generale, l'aggiudicazione di siffatti contratti rischia di operare una discriminazione tra operatori poiché di solito il contratto per una data rotta è aggiudicato a un unico operatore. La Commissione ritiene quindi che il sistema migliore per garantire la non discriminazione sia il ricorso a una gara a procedura aperta. Una procedura di aggiudicazione che comporti negoziazioni con i potenziali offerenti può rispettare il principio di non discriminazione, purché le negoziazioni tra l'autorità aggiudicatrice e le società che hanno presentato offerte nell'ambito della gara si svolgano secondo principi di imparzialità, equità e trasparenza. A parere della Commissione, l'aggiudicazione diretta non rispetta i criteri di non discriminazione e trasparenza sanciti dall'articolo 4 del regolamento, così come non li rispetta qualsiasi procedura di gara concepita in modo tale da limitare indebitamente il numero di potenziali offerenti. **Accesso al mercato e concorrenza sulle rotte di servizio pubblico.** Imponendo obblighi di servizio pubblico, gli Stati membri intervengono sulle condizioni dell'accesso al mercato per talune rotte. Ciò può causare distorsioni della concorrenza qualora non sia rispettato il principio di non discriminazione. Tali interventi possono essere considerati legittimi, oltre che leciti, se si tiene conto dell'obiettivo perseguito (garantire adeguati servizi di trasporto regolari – di linea – verso, da e tra le isole), ma devono restare proporzionati a tale obiettivo. Se si spingessero oltre lo stretto necessario, ha affermato la Commissione, essi limiterebbero indebitamente una libertà che è essenziale per il corretto funzionamento del mercato interno. La Commissione ha affrontato tre aspetti connessi a tale questione. **Esclusiva.** Concedere l'esclusiva a un armatore su una rotta di servizio pubblico consente di norma agli Stati membri di alleggerire al massimo l'onere finanziario per la collettività, ma limita la tradizionale libertà degli scambi nel settore del trasporto marittimo. È importante trovare un giusto equilibrio tra questi due principi. In casi debitamente giustificati l'esclusiva può essere considerata l'unico strumento adeguato per soddisfare le esigenze essenziali di trasporto, se è concessa per un periodo di tempo limitato e sulla base di una procedura di aggiudicazione aperta, equa e non discriminatoria in tutta l'Unione. Tuttavia, la Commissione sottolinea che, in molti casi, si possono adottare misure meno restrittive dell'esclusiva per evitare il cosiddetto "market skimming" e diminuire l'entità della compensazione finanziaria necessaria. Un operatore obbligato per contratto ad adempiere obblighi di servizio pubblico durante tutto l'anno senza un diritto di esclusiva può subire un pregiudizio dal comportamento di un altro operatore che, in assenza di obblighi di servizio pubblico, entri sul mercato soltanto durante i mesi più redditizi dell'anno e riduca sensibilmente le entrate del primo operatore. Secondo la Commissione, parallelamente alla conclusione di un contratto di servizio pubblico con un operatore si possono imporre blandi obblighi di servizio pubblico a tutti gli operatori attivi sulla stessa rotta. Ad esempio, si potrebbe stabilire che qualsiasi armatore intenzionato a operare su una rotta in cui è in vigore un contratto di servizio pubblico che impone servizi per tutta la durata dell'anno debba parimenti operare durante tutto l'anno. **Durata dei contratti di servizio pubblico.** Il regolamento non fissa una durata massima per i contratti di servizio pubblico; tuttavia, in base ai suoi

articoli 1 e 4, si può desumere che i contratti in questione dovrebbero avere una durata limitata per consentire un sondaggio periodico e aperto del mercato. Se un contratto di servizio pubblico è una concessione, afferma la Commissione, a norma dell'articolo 18 della direttiva 2014/23/UE sulle concessioni la durata massima della concessione per i contratti di durata ultraquinquennale "non supera il periodo di tempo in cui si può ragionevolmente prevedere che il concessionario recuperi gli investimenti effettuati nell'esecuzione dei lavori o dei servizi, insieme con un ritorno sul capitale investito tenuto conto degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi contrattuali specifici". Per rispettare il principio di proporzionalità in qualsiasi intervento sul mercato, gli Stati membri dovrebbero quindi scegliere la forma d'intervento meno distorsiva della concorrenza anche in termini di durata, per soddisfare le esigenze essenziali di trasporto marittimo. A tutti gli armatori dell'Unione dovrebbe infatti essere offerta periodicamente la possibilità di candidarsi per prestare un dato servizio (su questo aspetto, vedasi anche il punto 5.6 della COM 232 final). Nella sua comunicazione interpretativa del 2003, la Commissione indicava che contratti di servizio pubblico di durata superiore a sei anni non soddisfano di norma il requisito di proporzionalità. Tuttavia, l'esperienza acquisita dalla Commissione successivamente al 2003 ha palesato che in alcuni casi il limite di sei anni scoraggia la presentazione di offerte da parte degli armatori, perché tale durata è considerata troppo breve per consentire il recupero degli investimenti nell'esercizio del servizio. Allo stesso modo, le autorità pubbliche sostengono che i contratti di breve durata possono dissuadere gli armatori dall'effettuare investimenti più consistenti, ostacolando così l'innovazione e i possibili miglioramenti della qualità del servizio. Va inoltre sottolineato che la preparazione della procedura di selezione per l'aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico riguardanti il cabotaggio marittimo può richiedere tempi discretamente lunghi. Alla luce di tale circostanza, la Commissione ritiene che i contratti di servizio pubblico di durata superiore a cinque anni (nel caso dei contratti di concessione ai sensi della direttiva sulle concessioni) o sei anni possono rispettare il requisito di proporzionalità, a condizione che: (1) siano giustificati da criteri oggettivi, quali la necessità di recuperare gli investimenti effettuati nell'esercizio del servizio di cabotaggio marittimo in condizioni operative normali (ad esempio investimenti per navi o infrastrutture), e (2) non causino effetti di preclusione del mercato. L'esperienza della Commissione e le informazioni fornite dalle autorità pubbliche indicano che, ferma restando l'opportunità di analizzare questo aspetto caso per caso, per consentire l'ammortamento di una parte significativa dei costi di un nuovo traghetto medio e allo stesso tempo consentire il corretto funzionamento del mercato, potrebbero essere giustificati contratti della durata massima di 12 anni. A giudizio della Commissione, contratti di durata notevolmente più lunga (ad esempio di durata tale da consentire il totale ammortamento del costo di una nuova nave e assicurare la remunerazione del capitale investito) potrebbero ostacolare il conseguimento dei benefici prodotti dalla pressione concorrenziale sul mercato del cabotaggio. **Raggruppamento di linee.** Gli Stati membri spesso sono favorevoli a raggruppare in un unico pacchetto le rotte di collegamento con diverse isole in regime di servizio pubblico al fine di ottenere economie di scala e attirare gli operatori. A parere della Commissione, il raggruppamento di più linee non è in contrasto con il diritto dell'Unione se non dà adito a discriminazioni e non comporta indebiti distorsioni del mercato. Le dimensioni più idonee dei raggruppamenti vanno decise tenendo conto della migliore sinergia da conseguire nel soddisfacimento delle esigenze essenziali di trasporto.



avv. Chiara Raggi  
Studio Legale Mordiglia

## Enti di classifica: si pronuncia la Corte di Appello

Con la sentenza depositata il 25 giugno 2014 la Corte d'Appello di Genova si è pronunciata sul complesso tema della responsabilità extracontrattuale delle società di classifica. Il caso riguardava la richiesta di risarcimento proposta nei confronti della società di classifica dai noleggiatori a tempo della m/v "Redwood". La nave, descritta come in classe, nel gennaio del 2003, dopo il suo attracco nel porto di Amburgo e dopo aver caricato la merce, nell'ambito di un'ispezione di Port State Control l'eseguita sulla base delle prescrizioni del Paris Memorandum of Understanding, essendo state accertate varie manchevolezze, veniva fermata e sottoposta a *detention* da parte dell'Autorità Marittima. Dopo l'esecuzione delle riparazioni provvisorie l'ente di classifica, ottenuto il parere favorevole dell'Autorità Portuale, convalidava il certificato di classe per il solo viaggio di trasferimento, senza carico, da Amburgo a Varna (Bulgaria). I noleggiatori, che avrebbero dovuto caricare sulla nave merci deperibili destinate in Libia, erano stati costretti a noleggiare altra nave in sostituzione della Redwood e quindi convenivano in giudizio dinanzi al Tribunale di Genova il Lloyd's Shipping Register dal quale la nave era stata classificata, chiedendone la condanna al risarcimento dei danni in via extracontrattuale. In primo grado il Tribunale di Genova, con un'ampia e motivata sentenza del 24.2.2010, aveva affermato la responsabilità della società di classifica sul presupposto che il noleggiatore avesse fatto affidamento sulla classificazione della nave per stipulare il contratto di noleggio. Partendo dall'assunto che "il certificato di classe è il documento che conferma ed accerta che una nave è stata progettata e costruita in conformità con i regolamenti ed i criteri previsti per la società di classificazione e fissati dall'IMO e che, pertanto, il mancato rispetto delle normative previste o la mancata osservanza delle raccomandazioni in seguito ad un'ispezione per la classificazione può provocare la sospensione o il ritiro della classe, il Giudice di primo grado – dopo ampia argomentazione anche sulla natura della responsabilità dei Registri di Classifica – affermava che "i certificati di classe che vengono emessi dai pochi registri a ciò autorizzati ...non corrispondono più all'interesse "privato" dell'armatore che li ha richiesti ma si "incollano" sulla nave (...) fino a diventare una parte integrante del nome del natante, un'appendice che ne rende immediatamente ed universalmente percepibile l'affidabilità". Partendo da tale impostazione il Tribunale ha poi condiviso ed accolto la tesi attorea secondo cui le perdite patrimoniali subite

dovevano ritenersi collegate al fatto che la stessa si fosse "fidata", al momento del noleggio, della certificazione di classe che era stata riferita dalle parti nel momento in cui era stato negoziato il contratto. Secondo il Tribunale, dunque, la non giustificata attribuzione della classe da parte dell'ente di classifica ha svolto un ruolo essenziale nella determinazione di un errore del noleggiatore sulle caratteristiche della nave senza il quale la m/v Redwood non sarebbe stata scelta dal noleggiatore. Alla luce di tale impostazione, secondo il Tribunale sussisteva un preciso nesso causale tra la negligente attività certificativa dell'ente di classifica ed il danno patito dal noleggiatore per effetto dell'impossibilità di disporre della nave. In primo grado l'ente di classifica veniva dunque condannato per fatto illecito ai sensi dell'art. 2043 c.c. dovendosi intendere – quella dell'ente di classifica – "un'obbligazione di mezzi con forte caratura professionale che affonda la sua essenza nelle stesse regole tecniche che disciplinano il settore delle certificazioni navali indipendenti, con ricadute, in termini di credibilità delle attestazioni rese in esito ai controlli, che sono accreditate della più alta ed universale considerazione nel settore dei traffici marittimi".



La Corte d'appello, pur condividendo in linea di diritto l'impostazione della sentenza di primo grado in merito alla configurabilità in astratto di una responsabilità della società di classifica verso i terzi che avessero fatto affidamento su certificazioni poi rivelatesi erronee, ha però riformato la decisione ritenendo non acquisita la prova che anteriormente alla conclusione del contratto i noleggiatori avessero svolto indagini in merito alla situazione di classe della nave. La Corte ha riportato in motivazione l'inquadramento offerto dalla dottrina e dalla giurisprudenza in tema di responsabilità in via extracontrattuale del soggetto estraneo al rapporto contrattuale (il contratto di noleggio) ritenendo sostanzialmente di condividere il modello applicato dal Tribunale nel caso di specie ovvero quello dell'illecito inteso come "lesione del diritto di determinarsi nello svolgimento dell'attività negoziale". Ha fatto però qualcosa di più, offrendo all'interprete importanti linee guida che sintetizzano utilmente l'impostazione della dottrina che si è occupata del tema. In estrema sintesi, la Corte ha stabilito che gli esiti di questo ampio dibattito dottrinale fondamentalmente sono: 1. gli enti di classifica rispondono in via contrattuale nei confronti dei propri committenti (armatori e cantieri navali) per l'attività di classificazione in senso stretto e per l'attività di assistenza tecnica prestata; 2. tale responsabilità contrattuale rinvia la propria disciplina nel regolamento negoziale di volta in volta posto in essere dalle parti; 3. la responsabilità extracontrattuale delle società di classifica riguarda i terzi che abbiano fatto un diretto affidamento sui certificati di classe emessi

dalle società medesime, poi rivelatisi inesatti o erronei; 4. detti terzi si identificano nei compratori, negli assicuratori e nei *charterers* che abbiano rispettivamente acquistato, assicurato o noleggiato una nave facendo affidamento anche esclusivo sui certificati di classe; 5. nel caso in cui non vi sia stato alcun affidamento sulle dichiarazioni rese dalla società di classifica né alcuna determinazione negoziale assunta sulla base del detto affidamento, allora si potrebbe ipotizzare la figura della cooperazione o induzione del terzo all'inadempimento per il quale comunque la dottrina ha ravvisato l'elemento soggettivo del dolo o della mala fede del terzo. Sotto questi profili, come detto, la Corte non si discosta dalla prospettazione accreditata nella sentenza del Tribunale. Secondo la Corte di Appello il Tribunale ha tuttavia errato ove ha ritenuto che fosse stata acquisita la prova che prima della conclusione del contratto di noleggio il *charterer* avesse svolto indagini in merito alla situazione di classe della nave potendo da ciò derivare un incolpevole affidamento rispetto alla classificazione della nave. La Corte ha ritenuto che nella specie sia mancata da parte dei noleggiatori la prova del nesso causale tra il comportamento della società di classificazione e il danno. In particolare, secondo la Corte d'Appello, l'attrice non avrebbe adeguatamente provato nel corso del giudizio di aver fatto affidamento sulle risultanze del certificato di classe prima della sottoscrizione del contratto di noleggio e non avrebbe comunque dimostrato di essersi determinata a noleggiare la m/v Renwood dopo aver verificato l'esistenza di tale certificato ed in forza delle risultanze documentali dallo stesso acquisite. Inoltre, secondo la Corte di Appello, l'accertamento della sussistenza dei presupposti della responsabilità comporta nel caso di specie anche la considerazione di altri elementi e tra questi, in primo luogo, il testo del contratto di noleggio (*time charter*). Il contratto stipulato dalle parti recava la semplice menzione delle condizioni di completa efficienza della nave ("*in a thoroughly efficient condition*") con le sole integrazioni apportate al Rider 29 ove risultava genericamente indicato "*class: Lloyd's Register of Shipping (IRS)*" e nient'altro. Ebbene, in base alle argomentazioni della Corte, a fronte di una così generica indicazione delle caratteristiche della nave indicate in contratto, per poter escludere ogni responsabilità del noleggiatore, questi avrebbe dovuto dimostrare di aver avuto previamente conoscenza delle certificazioni rilasciate dall'ente di classifica sulle quali avrebbe fatto affidamento ed in base alle quali si sarebbe determinato a stipulare il contratto di noleggio. In mancanza di siffatta prova che, come detto, secondo la Corte non sarebbe stata acquisita nel corso del processo, avendo il noleggiatore prodotto solamente l'estratto da consultazioni del sito internet dell'ente di classifica discenderebbe pertanto che "il comportamento precontrattuale dell'aspirante noleggiatore (...) non potrebbe essere suscettibile di essere reputato, neppure minimamente, diligente, anzi verosimilmente, negligente e tale da escludere l'affidamento incolpevole, costituente l'indefettibile presupposto della tutela in argomento, accordata dall'ordinamento nei confronti del terzo, ente certificatore, dovendosi conseguentemente, escludere che la stipulazione contrattuale sia stata determinata da siffatto affidamento".



dr. Gambattista Poggi  
Studio Poggi & Associati

**La prova della fuoriuscita del bene dal territorio dello Stato nell'ambito delle cessioni intracomunitarie**

Con risoluzione n.71/E del 24 luglio 2014 l' Agenzia delle Entrate (l' Agenzia), in riscontro ad una domanda di interpello concernente l' interpretazione dell' art. 41 D.L. n. 331 del 1993, coglie l' occasione per fornire alcuni chiarimenti in merito alla prova di una cessione intracomunitaria nel caso in cui non sia stato possibile disporre del documento di trasporto. Il caso concerne una società di leasing (istante), proprietaria di imbarcazioni da diporto usate, destinate alla vendita a clienti imprese e privati consumatori - residenti in Italia, in altri Stati Ue ed in paesi extra Ue. La società rappresenta di avere intenzione di cedere a titolo oneroso una di tali imbarcazioni da diporto ormeggiata in un porto italiano ad un soggetto passivo IVA francese, fiscalmente domiciliato in Francia, specificando, altresì, che: a) la cessione ha tutti i requisiti per essere qualificata "cessione intracomunitaria", ai sensi dell' articolo 41 del decreto legge 30 agosto 1993, n. 331; b) il trasferimento dell' imbarcazione nel territorio francese avverrà a cura del cessionario "via mare" ed in via del tutto autonoma, trattandosi di mezzo di trasporto; c) il trasferimento in Francia non potrà quindi, essere comprovato da documento di trasporto (quale il CMR). L' istante prospetta di assolvere l' onere della prova dell' avvenuta cessione intracomunitaria, al fine di poter adempiere correttamente agli obblighi IVA, fornendo: i) la richiesta all' ufficio d' iscrizione italiano dell' imbarcazione del nulla osta per poter iscrivere la medesima nel registro francese; ii) l' atto di trasferimento di proprietà a favore del cliente (cessionario francese) con contemporanea riscossione del corrispettivo pattuito; iii) la fattura senza IVA (articolo 41 del DL n. 331 del 1993) emessa contestualmente all' atto con invito al cessionario a trasferire l' imbarcazione in un porto francese; iv) la presentazione del modello

Intrastat relativo alle cessioni intracomunitarie; v) la successiva richiesta di trascrizione dell' imbarcazione nel registro francese e, di conseguenza, la prova della dismissione definitiva della bandiera italiana, con cancellazione dell' imbarcazione dal registro d' iscrizione italiano. L' Agenzia, mediante il parere di seguito riportato, ha fornito importanti chiarimenti di interesse generale in merito alla prova delle cessioni intracomunitarie. Come noto, costituiscono operazioni non imponibili ai sensi dell' art. 41, comma 1, lettera a), del D.L. 331/93, le cessioni a titolo oneroso di beni trasportati o spediti nel territorio di un altro Stato membro dal cedente, dall' acquirente o da terzi per loro conto, nei confronti di soggetti passivi d' imposta, laddove l' effettiva movimentazione del bene dall' Italia ad un altro Stato membro rappresenta una tra le condizioni necessarie per l' applicazione del regime di non imponibilità. Già nel recente passato, mediante la risoluzione n. 19 del 2013, l' Agenzia aveva avuto modo di fornire il proprio parere in riscontro all' istanza di un contribuente che chiedeva di conoscere la corretta interpretazione del predetto art. 41, con riferimento alla documentazione idonea a provare l' avvenuto trasporto dei beni in altro paese comunitario, in particolare, con riferimento alla possibilità di produrre prove alternative al documento di trasporto cartaceo denominato CMR. Con detta risoluzione l' Agenzia aveva chiarito che, in base al predetto articolo, per la realizzazione di una cessione intracomunitaria, con conseguente emissione di fattura non imponibile ai fini iva, avrebbero dovuto sussistere necessariamente e in modo congiunto i seguenti requisiti: 1) onerosità dell' operazione; 2) acquisizione o trasferimento del diritto di proprietà o di altro diritto reale sui beni; 3) status di operatore economico del cedente nazionale e del cessionario comunitario; 4) effettiva movimentazione del bene dall' Italia ad un altro Stato membro, indipendentemente dal fatto che il trasporto o la spedizione fossero avvenuti a

a provare l' effettiva uscita del bene dal territorio dello Stato. In entrambe le risoluzioni nn. 71/14 e 19/13, l' Agenzia ha fatto presente che la normativa comunitaria, in particolare la Direttiva 2006/112/CE, non predetermina gli elementi di prova idonei a dimostrare l' effettuazione del trasporto nel territorio di un altro Stato Membro, lasciando invece agli Stati membri, nel momento in cui fissano le condizioni e i requisiti per l' applicazione del regime di non imponibilità, l' onere di definire detti elementi che, peraltro, devono essere individuati nel rispetto dei principi fondamentali del diritto comunitario, quali la neutralità dell' imposta, la certezza del diritto e la proporzionalità delle misure eventualmente adottate (cfr. sentenze della Corte di Giustizia del 27 settembre 2007 in causa C-146/05, punti da 24 a 26 e in causa C-184/05, punti da 25 a 27). Secondo l' orientamento della Corte di Giustizia UE, è necessario che "il diritto di disporre del bene come proprietario sia stato trasmesso all' acquirente e che il fornitore abbia provato che tale bene sia stato spedito o trasportato in un altro Stato membro e che, in seguito a tale spedizione o trasporto, esso abbia lasciato fisicamente il territorio dello Stato membro di cessione" (sentenza in causa C- 409/04, punto 42). In assenza di disposizioni specifiche in materia di prova dell' avvenuta cessione intracomunitaria, sia con riferimento alla tipologia che alla forma dei documenti all' uopo necessari, i contribuenti sono stati costretti ad adeguare comportamenti e procedure in base ai contributi interpretativi forniti dalla giurisprudenza sia nazionale che comunitaria, sia in base alla prassi dell' Agenzia. Prima della risoluzione n. 19/13 l' Agenzia aveva già fornito alcune indicazioni in merito alla documentazione atta a dimostrare l' avvenuto trasferimento del bene dall' Italia ad altro Stato membro. Infatti, secondo la risoluzione n. 345/E del 2007, poteva costituire prova idonea dell' uscita del bene dal territorio dello Stato l' esibizione del documento di trasporto da cui si potesse evincere l' uscita



delle merci dal territorio dello Stato per l' inoltro ad un soggetto passivo d' imposta identificato in altro Paese comunitario unitamente, però, agli elenchi riepilogativi delle operazioni intracomunitarie (Intrastat), alle relative fatture, alla documentazione bancaria evidenziante la movimentazione delle somme pagate in relazione alle cessioni oltre ai contratti attestanti gli impegni assunti dalle parti che avevano dato origine alle cessioni medesime. In base alla risoluzione n. 477/E del 2008, nell' ipotesi in cui il cedente non avesse provveduto direttamente al trasporto e non fosse stato, quindi, in grado di reperire il documento relativo,

cura del cedente, del cessionario o di terzi per loro conto. Con detta risoluzione l' Agenzia chiarì, tra l' altro, che il documento di trasporto elettronico era idoneo, al pari di quello cartaceo,

L'Agenzia stabilì il principio per cui la prova del trasferimento del bene avrebbe potuto "essere fornita con qualsiasi altro documento idoneo a dimostrare che le merci (erano) state inviate in altro Stato membro". Tornando al caso specifico oggetto della risoluzione n. 71/14, dato che l'imbarcazione è stata trasportata via mare a cura del cessionario autonomamente e, quindi, in assenza di un documento di trasporto, sussiste pur sempre, ad avviso dell'Agenzia, la possibilità di provare l'avvenuto trasferimento del bene secondo le modalità indicate nelle precedenti risoluzioni. L'Agenzia, premettendo di ritenere carente la procedura e gli elementi prospettati dal contribuente in istanza quali mezzi idonei a fornire prova dell'uscita "fisica" dell'imbarcazione dal territorio dello Stato ("in particolare la procedura di dismissione della bandiera italiana con la cancellazione dell'imbarcazione dal registro italiano delle unità da diporto non dimostra che il mezzo abbia lasciato le acque territoriali italiane per dirigersi verso lo Stato membro dell'acquirente"), richiama i principi secondo cui: i) quando non è possibile esibire il documento di trasporto sono ammissibili altri mezzi di prova idonei, ii) la prova dell'avvenuto trasferimento del bene in altro Stato membro deriva da un insieme di documenti da cui si ricava, con sufficiente evidenza, che il bene è stato trasferito dallo Stato del cedente a quello dell'acquirente. Ciò premesso e richiamato,

ipotesi di frodi comunitarie. L'Agenzia richiama la normativa comunitaria, in particolare la sentenza 27 settembre 2007, C-409/04, punto 65, secondo cui "omissis...non sarebbe contrario al diritto comunitario esigere che il fornitore adotti tutte le misure che gli si possono ragionevolmente richiedere al fine di assicurarsi che l'operazione effettuata non lo conduca a partecipare ad una frode fiscale (v., quanto alla frode di tipo «carrousel», citate sentenze Federation of Technological Industries e a., punto 33, nonché Kittel e Recolta Recycling, punto 51). Secondo la Corte di Giustizia la "buona fede" non deve desumersi soltanto dalla oggettiva estraneità del soggetto alla frode fiscale, ma anche dall'ignoranza incolpevole delle intenzioni frodatrici attuate dall'acquirente o da terzi che rimane, invece, esclusa laddove, dalle circostanze concrete, emergano indizi tali per cui il cedente, secondo una efficace sintesi espressiva, "sapeva o avrebbe dovuto sapere" che l'operazione intracomunitaria veniva ad iscriversi in una frode fiscale e si caratterizza per la "preventiva" (rispetto alla operazione intracomunitaria) adozione da parte del cedente di tutte le misure ragionevolmente esigibili al fine di assicurarsi che l'operazione effettuata non lo conducesse a partecipare ad un'evasione tributaria (cfr. Corte giustizia Teleos, punti 65-66; Corte giustizia euro Tyre punto 38; Corte giustizia Mecsek, punti 48-50). Come riferito nella risoluzione n.71/14, la

opportune, risulta quindi importante per i soggetti cedenti accertare la presenza di effettive strutture operative dei cessionari, oltre alla validità della loro partita Iva comunitaria (tramite il Vies), nonché la formalizzazione di ogni fase della cessione intracomunitaria.

## Principali scadenze fiscali per le imprese dal 16 novembre 2014 al 15 dicembre 2014

**17-11-14** Emissione e registrazione delle fatture differite relative a beni consegnati o spediti nel mese solare precedente e risultanti da d.d.t. o da altro documento idoneo ad identificare i soggetti tra i quali è effettuata l'operazione.

**17-11-14** Contribuenti Iva mensili/trimestrali: liquidazione e versamento dell'Iva relativa al mese precedente/trimestre solare precedente.

**17-11-14** Contribuenti Iva con obbligo di liquidazione mensile/trimestrale che hanno ricevuto le dichiarazioni d'intento rilasciate da esportatori abituali: 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 16 novembre 2014

**17-11-14** Per i sostituti di imposta: versamento ritenute alla fonte sui redditi di lavoro dipendente e assimilati corrisposti nel mese precedente; versamento della rata dell'addizionale regionale dell'Irpef trattenuta ai lavoratori dipendenti e pensionati sulle competenze del mese precedente; versamento ritenute alla fonte su redditi di lavoro autonomo e/o su redditi da provvigione corrisposti nel mese precedente.

**25-11-14** Operatori intracomunitari con obbligo mensile: presentazione degli elenchi riepilogativi (INTRASTAT) delle cessioni e/o acquisti intracomunitari di beni nonché delle prestazioni di servizi intracomunitari effettuati nel mese precedente in via telematica all'Agenzia delle Dogane oppure all'Agenzia delle Entrate sempre mediante invio telematico.

**01-12-14** Acconti d'imposta IRPEF - IRES ed IRAP versamento seconda o unica rata; presentazione elenchi per operazioni con paesi c.d. "black-list".

**15-12-14** Emissione e registrazione delle fatture differite relative a beni consegnati o spediti nel mese solare precedente e risultanti da d.d.t. o da altro documento idoneo ad identificare i soggetti tra i quali è effettuata l'operazione.



L'Agenzia chiarisce come il contribuente possa fornire prova idonea della cessione intracomunitaria in assenza di documento di trasporto, attraverso l'esibizione della seguente documentazione: 1) fattura di vendita dell'imbarcazione; 2) documentazione bancaria dalla quale risulti traccia delle somme riscosse in relazione all'operazione effettuata; 3) contratti attestanti gli impegni intrapresi tra le parti che hanno dato origine alla cessione intracomunitaria; 4) documentazione commerciale che attesti il passaggio di proprietà tra cedente e cessionario; 5) documento da cui risulti la cancellazione da parte del cedente della imbarcazione dal registro italiano; 6) documento da cui risulti l'avvenuta iscrizione della imbarcazione nel registro francese; 7) elenco riepilogativo delle operazioni intracomunitarie (Intrastat); 8) dichiarazione da parte del cessionario (ad esempio il contratto di ormeggio stipulato con il porto di destinazione), che attesti di avere condotto l'imbarcazione da un porto italiano ad un porto francese. Inoltre, la risoluzione in oggetto indica un ulteriore elemento di importanza, sempre crescente al fine di provare l'avvenuta cessione dei beni intracomunitari, ovvero l'onere del fornitore incolpevole di provare la propria buona fede in

Corte di Cassazione, in linea con tale orientamento, in tema di obbligo di diligenza del cedente, ha stabilito che "mentre può certamente escludersi che il cedente sia tenuto a svolgere attività investigative sulla movimentazione subita dai beni ceduti dopo che gli stessi siano stati consegnati al vettore incaricato dal cessionario - deve invece affermarsi il dovere del cedente di impiegare la normale diligenza richiesta ad un soggetto che pone in essere una transazione commerciale e, quindi, di verificare con la diligenza dell'operatore commerciale professionale le caratteristiche di affidabilità della controparte" (sentenza n. 13457 del 27 luglio 2012). Sulla questione appare inoltre utile evidenziare che nella successiva sentenza n.1670/13 (posizione ribadita nelle sentenze nn.12964/13 e n.20980/13) la Cassazione ha altresì specificato che: "il tipo di prova adeguato, in questi casi, non è quello diretto ad escludere la prova della malafede, ma è quello che in prima battuta è diretto a provare l'effettività dell'esportazione e, qualora sia invece provato e ammesso che tale esportazione non vi è stata, a provare che il cedente è stato tratto in inganno nonostante avesse adottato le opportune cautele per evitare tale aggiramento". Oltre alle indagini bancarie e commerciali ritenute necessarie e/o



## INDICE

<b>avv. Daniela Aresu</b> Studio Legale Aresu		
<b>avv. Andrea Jr. Berlingieri</b> Studio Legale Berlingieri	<i>La gestione tecnica e commerciale delle navi nella prassi contrattuale marittima internazionale</i>	1
<b>avv. Guglielmo Camera</b> Studio Legale Camera Verneti	<i>Il "principle of encouragement" nella Salvage Convention del 1989</i>	4
<b>Avv. Simona Coppola</b> Studio Legale Garbarino Vergani		
<b>avv. Daniela D'Alauro</b> Studio Legale Turci	<i>Expo 2015: siamo pronti?</i>	7
<b>avv. Francesca D'Orsi</b> Studio Legale D'Orsi		
<b>Avv. Andrea Facco</b> Studio Legale Ghelardi		
<b>avv. Serena Giovidelli</b> Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis	<i>Il disarmo della nave tra caldo e freddo</i>	4
<b>avv. Massimiliano Grimaldi</b> Grimaldi Studio Legale	<i>La normativa comunitaria sul cabotaggio marittimo Questioni applicative</i>	11
<b>avv. Margherita Pace</b> Studio Legale TDP	<i>L'Italia ratifica la Convenzione COTIF Protocollo di Vilnius 3/6/</i>	8
<b>avv. Claudio Perrella</b> Studio Legale LS LexJus Sinacta		
<b>avv. Fabio Pieroni</b> Studio Legale Siccardi Bregante & C.	<i>Il caso Astipalaia / Hanjin Shenzhen</i>	10
<b>dr. Gambattista Poggi</b> Studio Poggi & Associati	<i>La prova della fuoriuscita del bene dal territorio dello Stato nell'ambito delle cessioni intracomunitarie</i>	15
<b>avv. Barbara Pozzolo</b> Studio Legale Pozzolo		
<b>avv. Giancarlo Soave</b> Studio Legale Soave	<i>Il "principle of encouragement" nella Salvage Convention del 1989</i>	2
<b>Avv. Chiara Raggi</b> Studio Legale Mordiglia	<i>Enti di classifica: si pronuncia la Corte di Appello</i>	14
<b>avv. Andrea Tracci</b> Studio Legale TDP	<i>COSTI MINIMI dell' Autotrasporto. La via d'uscita proposta dal Governo</i>	5
<b>avv. Cecilia Verneti</b> Studio Legale Camera Verneti	<i>Giurisprudenza</i>	3



# LexTrasporti

Mensile di diritto divulgativo



Siamo noi.