

LexTrasporti

Mensile di diritto divulgativo

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

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



avv. Daniela D'Alauro
Studio Legale Turci

E' nato il Codice Doganale dell'UE

Con il Regolamento UE n. 952/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 ottobre 2013 è stato istituito il Codice Doganale dell'Unione (c.d. CDU o "Codice Doganale Unionale"). Il nuovo Codice entrerà in vigore il prossimo 30 ottobre 2013 e sostituirà il Regolamento (CE) n. 450/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2008 (cd. CDA o "Codice doganale aggiornato"), di cui costituisce una rifusione. La maggioranza delle disposizioni del CDA, invero, non sono mai divenute applicabili per mancata adozione delle disposizioni di attuazione, che sarebbero dovute entrare in vigore entro il 24 giugno 2013. Con Regolamento UE n. 528/2013 del 12 giugno 2013 il legislatore europeo ha posticipato tale data al 1° novembre 2013, in quanto, non essendo stata ancora completata la procedura legislativa per l'adozione e l'entrata in vigore di un nuovo Codice che superasse le criticità che progressivamente emergevano dal CDA, questo sarebbe

divenuto interamente applicabile il 24 giugno 2013. Di conseguenza, come previsto, il Codice Doganale Comunitario (c.d. CDC) Reg. CEE n. 2913/1992 sarebbe stato abrogato, creando una situazione di incertezza giuridica e costituendo un ostacolo al mantenimento di un quadro giuridico dell'Unione completo e coerente per il settore doganale. Le motivazioni che hanno portato alla modifica del CDA prima della sua integrale applicazione sono state molteplici, di cui tre, in specie, sembrano meritare attenzione. In primo luogo, il legislatore europeo aveva rilevato che l'attuazione di gran parte delle procedure da introdurre dipendeva dall'elaborazione e dallo sviluppo di un'ampia gamma di servizi elettronici da parte della Commissione, delle amministrazioni doganali nazionali e degli operatori economici, richiedendo l'attuazione di un insieme complesso di azioni da parte degli Stati membri, degli operatori commerciali e della Commissione. In particolare si richiedevano ingenti investimenti in nuovi sistemi informatici a livello dell'UE e in attività di supporto, nonché uno sforzo senza precedenti da parte del mondo delle imprese, chiamato ad operare secondo modelli commerciali nuovi. Tuttavia solo un numero molto limitato o in alcuni casi nullo di nuovi sistemi informatici doganali avrebbe potuto essere introdotto entro il giugno 2013, originaria data legale di scadenza per l'applicazione del CDA. Inoltre un nuovo compito, delineatosi dopo l'adozione del CDA e correlato all'entrata in vigore del Trattato di Lisbona, era costituito dall'impegno della Commissione di proporre modifiche di tutti gli atti di base al fine di allinearli alle nuove disposizioni del Trattato di Lisbona in materia di delega di poteri e di conferimento di competenze di esecuzione prima del termine del mandato del Parlamento. Di conseguenza, le disposizioni di applicazione previste dal CDA avrebbero dovuto

essere "divise" tra atti delegati e atti di esecuzione, in conformità ai nuovi poteri conferiti dagli articoli 290 e 291 del TFUE. Infine, il lavoro svolto congiuntamente sulle disposizioni di applicazione dagli esperti degli Stati membri e dai rappresentanti degli operatori commerciali aveva posto in luce l'esigenza di adeguare alcune disposizioni del CDA, che non erano più in linea con i cambiamenti introdotti dal 2008 nella normativa doganale o che si erano rivelate di difficile attuazione, mediante misure appropriate e processi operativi realizzabili. L'obiettivo era tuttavia di limitare tali adeguamenti al minimo necessario per garantire la coerenza dei processi. Il nuovo Codice abroga e sostituisce sia il CDA, ossia il regolamento oggetto della rifusione, a decorrere dalla data di entrata in vigore del CDU, ossia dal 30 ottobre 2013, sia il CDC, a decorrere invece dal 1° giugno 2016. Il CDC si fondava sull'integrazione delle procedure doganali applicate separatamente nei rispettivi Stati membri negli anni 80; dalla sua introduzione, esso è stato modificato più volte e in modo sostanziale, per far fronte a specifici problemi quali la tutela della buona fede o la presa in considerazione delle esigenze di sicurezza. La data di applicazione delle disposizioni introdotte dal CDU è duplice: un gruppo limitato di norme elencate nell'art. 288 CDU troverà applicazione immediatamente con l'entrata in vigore del nuovo Codice; le rimanenti si applicheranno soltanto a partire dal 1° giugno 2016. Diversi sono i principi informatori del nuovo Codice, da cui sono originate le nuove disposizioni, che saranno oggetto di separato approfondimento; tra essi alcuni meritano particolare menzione. In particolare il legislatore europeo, rilevato che l'UE si fonda sull'unione doganale, ha inteso introdurre un codice che contenga le norme e le procedure di carattere generale, che garantiscano l'applicazione delle misure tariffarie e altre misure di politica comune introdotte a livello dell'Unione in relazione agli scambi di merci tra l'Unione e i Paesi o territori non facenti parte del territorio doganale dell'Unione, tenendo conto delle esigenze di tali politiche comuni.

Indice	Pag.		
E' Nato il codice Doganale Unionale	1	Concessioni demaniali e delega fiscale	9
"Azione Diretta" tra vettori: luci ed ombre	2	Identificazione del Comandante e responsabilità per danni da circolazione delle unità da diporto	10
Il Tribunale UE annulla le sanzioni contro le compagnie iraniane	3	Gli Abbordi	11
Il trasporto Multimodale	4	L'Arbitrato	11
Indipendenza RFI	6	Innavigabilità ed avaria al motore	12
Il caso "Lehmann Timber"	8	Fiscalità e scadenze	13
Vendita internazionale di soft commodities	9		



Si è ravvisata altresì l'opportunità sia di adeguare il quadro giuridico per la tutela degli interessi finanziari dell'Unione sia di semplificare la normativa doganale, al fine di consentire l'uso di tecnologie e strumenti moderni, promuovendo ulteriormente un'applicazione uniforme della normativa doganale e approcci aggiornati al controllo doganale, contribuendo in tal modo a fornire la base per procedure di sdoganamento semplici ed efficienti. Ugualmente la normativa doganale avrebbe dovuto essere modificata in modo da riflettere la nuova realtà economica e la nuova posizione assunta dalle Dogane laddove il completamento del mercato interno, la riduzione degli ostacoli al commercio e agli investimenti internazionali e l'accresciuta necessità di garantire la sicurezza alle frontiere esterne dell'Unione hanno portato ad una trasformazione del ruolo delle Dogane, assegnando loro una funzione di guida nella catena logistica e rendendole, nella loro attività di monitoraggio e gestione del commercio internazionale, un catalizzatore della competitività dei Paesi e delle società. Si è profilata altresì la necessità di attuare nel nuovo Codice il principio giuridico secondo il quale tutte le operazioni doganali e commerciali devono essere effettuate per via elettronica e le tecnologie di informazione e comunicazione (cd. TIC) per le operazioni doganali devono offrire agli operatori economici le stesse possibilità in ciascuno Stato membro. Si è reso essenziale preservare per chiunque il diritto di nominare un rappresentante per le sue relazioni con le autorità doganali al fine di agevolare le attività commerciali, così come garantire sanzioni adeguatamente efficaci, dissuasive e proporzionate nell'intero mercato interno. Infine, conformemente alla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea, si è reso necessario prevedere, oltre al diritto di proporre ricorso avverso le decisioni adottate dalle autorità doganali, il diritto per ogni persona di essere sentita prima che sia adottata una decisione che possa nuocerle; le limitazioni a tale diritto possono essere giustificate soltanto se lo richiedono la natura o il livello della minaccia per la sicurezza dell'Unione e dei suoi residenti, per la salute umana, animale o vegetale, per l'ambiente o per i consumatori.



avv. Andrea Tracci
Studio Legale TDP

“AZIONE DIRETTA” TRA VETTORI: luci ed ombre

Come si ricorderà, l'art. 7-ter del Decreto Legislativo n. 286/2005 ha introdotto, a far data dal 12 Agosto 2011 (ovvero un anno dopo l'entrata in vigore della legge n. 127/2010), la possibilità per il vettore che abbia svolto attività di autotrasporto (ad esempio un “padroncino”, o una qualsiasi società di trasporto) su incarico di altro vettore (ad esempio un vettore contrattuale o un operatore logistico che assuma obbligazioni trasportistiche nei confronti del proprio committente), l'esercizio della c.d. “azione diretta” nei confronti di tutti coloro che abbiano richiesto la prestazione, al fine di ottenerne il pagamento del corrispettivo. In altre parole, è consentito al vettore finale, o intermedio, di richiedere il pagamento del nolo, o corrispettivo del trasporto, a tutti i soggetti della catena vettoriale (più pragmaticamente: di richiedere il corrispettivo del trasporto oltre che al proprio committente anche al committente del committente). Purtroppo, come già da molti osservato, la norma soffre di una, a dir poco, infelice formulazione letterale, che ha dato origine ad alcuni contrasti giurisprudenziali. La stessa recita, infatti: “Disposizioni in materia di azione diretta. Il vettore di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, il quale ha svolto un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, a sua volta obbligato ad eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente con il mittente, inteso come mandante effettivo della consegna, ha azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, i quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota di

corrispettivo pattuito, fatta salva l'azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale. È esclusa qualsiasi diversa pattuizione, che non sia basata su accordi volontari di settore”. Quindi, a nostro avviso, sorge un primo problema interpretativo laddove si contrappone la locuzione servizio di trasporto su incarico di altro vettore alla successiva precisazione che la solidarietà si intende estesa nei confronti di **tutti coloro** che hanno

ordinato il trasporto, poiché la prima esclude che un committente *spedizioniere* possa esserne soggetto, la seconda invece no. Tra l'altro, la prima interpretazione potrebbe essere addirittura sospettata di illegittimità costituzionale, laddove pone una distinzione (poco giustificabile nell'ottica della norma e della sua *ratio*) tra una catena vettoriale in cui sia presente un soggetto che agisca quale *spedizioniere*, per l'appunto, ed una in cui tale figura non sia presente, con l'ulteriore effetto che il c.d. “*mandante effettivo*” (diciamo l'interessato alla spedizione, o mittente *originario*) sia escluso dalla solidarietà per effetto della mera interposizione di uno *spedizioniere*. Tra l'altro, la predetta precisazione normativa circa la definizione di ***mittente***, inteso come *mandante effettivo della consegna* (che sembra voler alludere, appunto, al mittente *originario*), appare traballante, e dunque fonte di equivoci, perché “*mandante*” in questo contesto significa poco, posto che si sta parlando di vari *committenti*, i quali, a cascata, integrano gli ordini della filiera. Peraltro, tale dicitura, almeno a parere dello scrivente, sembra anch'essa tradire un chiaro intento di escludere dalla platea dei soggetti solidalmente obbligati il soggetto “*spedizioniere*” (come detto, è l'utilizzo combinato delle parole *mittente* ed *effettivo*, e non già *committente* del trasporto ce lo conferma). Il che semmai rafforza il dubbio di tenuta sul piano costituzionale, posto che verrebbero in tal caso trattati in maniera ingiustificatamente differente alcuni soggetti della stessa catena vettoriale. Altro problema sorge con riferimento alla possibilità di azionare le c.d. *rivalse tariffarie* ex art. 83-bis legge 133/2008, nei confronti di tutti i soggetti della filiera. La norma, infatti, in realtà parla di quota di corrispettivo ***pattuito***, escludendo così, almeno secondo un'interpretazione meramente letterale, le eventuali differenze tariffarie, le quali, evidentemente, non riguardano compensi pattuiti, somme dovute per legge e non ancora corrisposte. Altro problema è quello della prescrizione. Infatti, come si sa, il comma 4-ter del citato art. 83-bis del D.L. 112/2008, prevede, in caso di contratti scritti di trasporto, la prescrizione annuale, decorrente dal giorno del completamento della prestazione, dell'azione del vettore per il pagamento delle predette differenze tariffarie. Il che in realtà mal si concilia con un'azione recuperatoria che venisse estesa a tutti i soggetti della filiera. Le conseguenze di tali dubbi interpretativi stanno avendo riflessi pratici di notevole portata, poiché i committenti sempre più spesso richiedono lo specifico impegno da parte dei propri vettori di divieto di subvezione, con la conseguenza, in effetti, di accorciamento della filiera, ma a discapito di molte aziende individuali, che stanno infatti progressivamente uscendo dal mercato. Ciò sicuramente non era nel pensiero ispiratore della norma, che, a questo punto, ci sia consentito dire, appare sfuggita di mano a coloro stessi che ne invocarono l'emanazione. In conclusione, un intervento legislativo di armonizzazione ed interpretazione autentica del disposto normativo in questione sembra adesso diventata un'esigenza urgente, anche per evitare il proliferare di contenziosi dagli esiti incerti.





avv. Chiara Raggi

Studio Legale Mordiglia

Il Tribunale UE annulla le sanzioni contro le compagnie di navigazione iraniane

Il 26 Settembre scorso Il Tribunale Europeo ha annullato le misure restrittive che erano state disposte nel 2010 dal Consiglio Europeo contro l'IRISL (*Islamic Republic of Iran Shipping Lines*), nell'ambito della politica dell'unione europea volta ad esercitare pressioni sulla Repubblica Islamica dell'Iran contro la proliferazione nucleare. Come noto, nel Luglio del 2010 (decisione 413/2010), il Consiglio Europeo aveva imposto forti misure restrittive nei confronti dell'Iran tra cui il congelamento dei fondi e delle risorse economiche nonché, per quanto riguarda il settore dei trasporti, il diritto degli Stati Membri di ispezionare le navi iraniane nel caso ci fossero fondati motivi di ritenere che le stesse svolgessero attività vietate dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Nell'ambito di dette misure restrittive, l'IRISL, insieme ad altri organismi, era stata inserita nell'elenco delle entità che, secondo il Consiglio, concorrevano, alla proliferazione nucleare. Quale conseguenza di tale decisione erano stati congelati tutti i fondi e le risorse economiche appartenenti all'IRISL ed agli altri organismi da questa controllati. In sostanza, secondo il Consiglio, l'IRISL, coinvolta in tre spedizioni via mare di carichi militari con partenza dall'Iran, aveva posto in essere un'attività illecita in quanto ritenuta in violazione delle disposizioni di cui alla risoluzione 1747/2007 del Consiglio di Sicurezza contro il nucleare iraniano. Avverso detta decisione del Consiglio Europeo del Luglio 2010 è stato fatto ricorso. La causa è stata dunque promossa dall'IRISL e dagli altri 17 organismi da essa dipendenti al fine di ottenere l'annullamento della decisione del Consiglio dell'Unione Europea 413/2010 e del Regolamento di esecuzione nonché l'annullamento dell'allegato IX al Regolamento 267/2012 in cui erano state indicate le persone ed entità coinvolte in attività relative alla proliferazione nucleare. Quale conseguenza di tale decisione erano stati congelati tutti i fondi e le risorse economiche appartenenti all'IRISL ed agli altri organismi da questa controllati. In sostanza, secondo il Consiglio, l'IRISL, coinvolta in tre spedizioni via mare di carichi militari con partenza dall'Iran, avrebbe posto in essere un'attività illecita in quanto favorivano reiterate violazioni delle disposizioni di cui alla risoluzione 1747/2007 del Consiglio di Sicurezza contro il nucleare iraniano. La causa era stata promossa nell'Ottobre del 2010 dall'IRISL e

dalle altre 17 ricorrenti per ottenere l'annullamento della decisione del Consiglio dell'Unione Europea 413/2010 e del Regolamento di esecuzione nonché l'annullamento dell'allegato IX al Regolamento 267/2012 in cui erano state indicate le persone ed entità coinvolte in attività relative alla proliferazione nucleare fra cui l'IRISL e gli altri 17 organismi da essi dipendenti. Le attrici hanno ritenuto, in particolare, che il Consiglio avesse commesso un errore di valutazione nel disporre le misure restrittive nei loro confronti in quanto si sarebbe basato su mere presunzioni senza andare ad identificare chiaramente e con certezza gli elementi che avrebbero consentito di considerare un coinvolgimento dell'IRISL e delle altre ricorrenti nella proliferazione nucleare. In sostanza, secondo la tesi delle ricorrenti, i tre episodi relativi alla spedizione di materiale proibito non riguardavano la proliferazione nucleare bensì materiale militare che non giustificava l'adozione di misure restrittive relative a detta proliferazione. D'altro canto, secondo il Consiglio Europeo, la circostanza per cui le tre spedizioni potessero essere identificate quale fonte di sostegno della proliferazione nucleare, era dimostrata dalla stessa posizione assunta dal Consiglio di Sicurezza che aveva chiesto agli Stati di effettuare ispezioni sulle navi dell'IRISL qualora vi fossero stati fondati motivi di ritenere che essere stessero trasportando merci proibite ai sensi delle risoluzioni 1803/2008 e 1929/2009. In sostanza, secondo la tesi del Consiglio, l'invito rivolto agli Stati di effettuare le ispezioni sulle navi dell'IRISL dimostrava di per sé la sussistenza del rischio che l'IRISL fornisse un sostegno concreto alla proliferazione nucleare. In merito a tale motivo del ricorso (uno dei cinque proposti dalle ricorrenti), il Tribunale Europeo ha accolto la tesi delle ricorrenti motivando la sentenza su tre ordini di motivi. In primo luogo, ha ritenuto che non fosse stato dimostrato dal Consiglio che, avendo trasportato per tre volte materiale militare, se pure in violazione del divieto previsto dalla Risoluzione 1747/2007, l'IRISL avesse apportato un sostegno concreto alla proliferazione nucleare. In secondo luogo, ha ricordato il Tribunale che l'adozione ed il mantenimento di misure restrittive non può essere basata validamente su presunzioni semplici se ciò non sia previsto dalla normativa applicabile. Di conseguenza, non avendo il Consiglio dimostrato e concretamente provato che l'IRISL ha trasportato materiale collegato alla proliferazione nucleare, secondo il Tribunale l'argomento del Consiglio non può essere accolto. In terzo luogo, secondo il Tribunale, la circostanza che nelle tre spedizioni le navi dell'IRISL trasportassero materiale militare, se da un lato poteva dimostrare un rischio significativo che le stesse trasportassero materiale collegato alla proliferazione nucleare, dall'altro non poteva giustificare l'adozione e il mantenimento delle misure restrittive previste con decisione e nel Regolamento. Alla luce di tali considerazioni il Tribunale ha dunque ritenuto che gli elementi dinanzi al Consiglio non potessero giustificare la adozione ed il mantenimento delle dette misure restrittive con conseguente annullamento sia della Decisione del Consiglio 413/2010 del 26 Luglio 2010 sia del Regolamento esecutivo concernente misure restrittive nei confronti

dell'Iran. Per gli stessi motivi sono state adottate le medesime disposizioni anche nei confronti delle altre 17 ricorrenti. Gli effetti della pronuncia del Tribunale non sono tuttavia definitivi potendo diventare tali solo una volta che sia spirato il termine per impugnarli. Il Consiglio Europeo ha dunque 2 mesi dalla pronuncia per proporre appello avverso la sentenza. In tale periodo di tempo e prima del passaggio in giudicato della sentenza, l'IRISL rimarrà quale organismo designato ai sensi dell'art. 23 del detto Regolamento. La sentenza del Tribunale Europeo ha annullato altresì, dall'allegato IX del Regolamento 267/2012 i nominativi dell'IRISL e delle altre ricorrenti. Ciò tuttavia non avrà effetto per le altre restrizioni a carico dell'IRISL previste nel Regolamento. Ad esempio, l'annullamento di tali restrizioni non comporterà alcuna modifica della definizione di "persona, entità od organismo iraniano" di cui al Regolamento. Pertanto, gli assicuratori europei non potranno comunque assicurare o riassicurare l'IRISL e le società aventi sede in Europa non potranno lo stesso fornire a IRISL attrezzature o tecnologie navali. Inoltre, per tutte le altre entità iraniane non indicate nell'allegato IX continueranno ad avere vigore le misure restrittive e dunque il congelamento dei fondi previsto dall'art. 23 del Regolamento. Infine, alcun effetto la sentenza (sempre nel caso in cui passi in giudicato) avrà rispetto agli obblighi di ispezione da parte degli Stati Membri sulle navi possedute o noleggiate dall'IRISL. In ogni caso, per quanto gli effetti possano essere nel concreto limitati, occorre rilevare che la sentenza del Tribunale Europeo del 26 settembre 2013 si pone - cronologicamente - come l'ultima di una serie di pronunce delle Corti Europee che hanno annullato la designazione di molti dei soggetti iraniani che erano stati individuati nel Regolamento. Basti pensare che con sentenza del 6 Settembre scorso la Corte di Giustizia Europea ha annullato la designazione, fra gli altri, della Bank Melli Iran, Persia International Bankplc, Export Development Bank of Iran, Iran Insurance nonché Good Luck Shipping. E' dunque evidente come il Consiglio Europeo si stia muovendo, negli ultimi anni, in una direzione diversa, ritenendo - progressivamente - che la designazione di tali organismi ed entità nel Regolamento non sia misura comunque sufficiente a contrastare la proliferazione nucleare. A seguito di tale annullamento di designazione da parte di un altro organismo iraniano è ragionevole pensare che altri organismi ed entità che erano stati inseriti negli elenchi e negli allegati del Regolamento 267/2013 possano ora seguire l'esempio dell'IRISL e delle altre 17 ricorrenti e impugnare, a catena, le decisioni assunte nei loro confronti dal Consiglio ottenendo anch'esse l'annullamento delle sanzioni e delle misure restrittive disposte dal Consiglio di Sicurezza. All'indomani della pronuncia è stato detto che tale decisione si pone come una sfida ai Governi europei che ritengono di non poter fornire prove concrete dell'attività svolta dall'IRISL e dalle altre ricorrenti se non rischiando di svelare informazioni confidenziali e di indebolire gli sforzi attuati sino ad oggi per combattere la proliferazione nucleare da parte dell'Iran. Con dodici casi pendenti davanti allo stesso Tribunale Europeo, la spinta ai governi europei è dunque quella di trovare un modo di cooperazione con il Tribunale al fine di contrastare la tesi opposta che si fonda sulla mancanza concreta di prove. I legali dell'IRISL e delle altre ricorrenti ritengono in ogni caso che "non si tratti di semplice vittoria per i loro Clienti ma di principio di legge" e che la pronuncia del Tribunale si ponga piuttosto come la "manifestazione dell'indipendenza e dell'integrità della Corte Europea".



avv. Giancarlo Soave
Studio Legale Soave

Il trasporto multimodale

Sul piano giuridico si definisce multimodale quella particolare figura di trasporto di merci attuata con almeno due tipologie di mezzi (ad esempio nave e gomma) in forza di un unico contratto di trasporto. La responsabilità dell'intero ciclo di trasferimento ricade quindi su un solo soggetto, il vettore multimodale o operatore di trasporto multimodale (acronimo usato nella prassi o.t.m.). Gli elementi caratterizzanti il trasporto multimodale sono, in sostanza, i seguenti: (i) la pluralità di tratte realizzata con mezzi di trasporto diversi; (ii) l'unicità ed unitarietà del contratto a copertura dell'intero ciclo di trasporto delle merci da magazzino a magazzino, ovvero *door to door*; (iii) la responsabilità della corretta esecuzione del trasporto in capo al solo vettore multimodale, indipendentemente dal fatto che egli decida di avvalersi o meno, per i singoli segmenti del percorso, di uno o più sub-vettori. Nella prassi e nella realtà operativa vengono talvolta utilizzate definizioni quali trasporto combinato, misto, intermodale o *door to door*: tali espressioni sintetizzano di fatto la medesima realtà operativa, cioè un contratto di trasporto che ricomprende al suo interno almeno due tratte o segmenti differenti. Sebbene dal punto di vista della sua individuazione pratica il trasporto multimodale non presenti particolari problematiche, il suo inquadramento giuridico (e, di riflesso, la scelta della normativa applicabile) ha sempre incontrato notevoli difficoltà. Il primo tentativo di dare una veste giuridica autonoma a tale tipologia di trasporto si è avuto sul piano internazionale con la realizzazione della convenzione di Ginevra del 1980 sul trasporto multimodale che, però, non è mai entrata in vigore per il mancato raggiungimento del numero minimo di ratifiche (che era di 30). Le ragioni dell'insuccesso della Convenzione risiedono sia nelle forti resistenze operate dai vettori e dall'industria marittima che avevano percepito il regime di responsabilità previsto come troppo complicato e farraginoso sia nel periodo storico in cui il testo uniforme è stato elaborato, quando cioè il fenomeno del trasporto multimodale aveva minor rilevanza ed interesse, rispetto a quanto avviene oggi, anche per gli stessi operatori. Preso atto del fallimento sul piano internazionale e convenzionale, in dottrina sono state proposte tre soluzioni differenti per fornire un inquadramento giuridico ed una veste normativa al fenomeno, (i) il sistema network ed

(ii) il sistema dell'assorbimento che individuavano la normativa applicabile a posteriori ed in un momento successivo rispetto all'evento dannoso ed (iii) il sistema unitario che, invece, consentiva di individuarla a priori. Il sistema network (o a rete) prevedeva l'applicazione ad ogni singola tratta di trasporto della sua disciplina propria. Tale soluzione non consentiva però di risolvere il problema dei danni non localizzati o localizzabili, evento tutt'altro che infrequente nei trasporti containerizzati. Il sistema dell'assorbimento, che applicava all'intero trasporto la disciplina della tratta prevalente, non teneva invece conto delle peculiarità dei singoli trasporti e consentiva distorsioni quali l'applicazione di una normativa differente da quella che regolava la tratta in cui era avvenuto il danno. Infine secondo il sistema unitario alla realtà del trasporto multimodale doveva applicarsi un disciplina autonoma ed unitaria di norme (posta a livello convenzionale o negoziale) che prescindeva dalla localizzazione o meno del danno. Questa soluzione avrebbe evitato un regime di responsabilità distinto sulla base delle varie modalità di trasporto ed avrebbe consentito di conoscere in anticipo e sin dall'inizio del trasporto la disciplina applicabile. Il



sistema unitario è stato quello recepito ed applicato dalla giurisprudenza italiana sin dalla pronuncia della Cassazione n. 8713/1998, vero e proprio *leading case* in tema di trasporto multimodale (anche se in precedenza, si erano confrontate con l'argomento Cass. N. 656/1956, Cass. 887/1986 e 7504/1993), confermata ed avallata più o meno senza incertezze anche nelle pronunce successive. La Corte di Cassazione ha ritenuto di applicare al trasporto multimodale la normativa prevista dal codice civile italiano sulla base del seguente ragionamento: mancando una normativa specifica e di settore, soccorre l'articolo 1680 del codice civile (unica norma interna astrattamente applicabile al trasporto multimodale *tout court*) che stabilisce "le disposizioni di questo capo si applicano anche ai trasporti per via d'acqua o per via d'aria e a quelli ferroviari e postali, in quanto non siano derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali". Il criterio che individua nel codice civile la legge applicabile al trasporto multimodale, sebbene prevalente in giurisprudenza, non appare però condivisibile dal punto di vista metodologico né

tanto meno rispondente ad esigenze di equità e giustizia sostanziale: l'applicazione incondizionata della regolamentazione del codice civile, anche se il danno è localizzato ad esempio nella tratta marittima, porta infatti alla negazione in favore del vettore multimodale degli esoneri previsti per il trasporto marittimo di cose dal codice della navigazione o dalla Convenzione di Bruxelles del 1924 di cui, e qui sta il vero paradosso, potrebbe invece beneficiare il sub-vettore responsabile del danno. Si farebbero dunque ricadere sul vettore multimodale gli effetti del mancato coordinamento tra la disciplina interna e quella internazionale. Recentemente si registrano però due aperture, una normativa (uniforme) e l'altra giurisprudenziale, che lasciano ben sperare per un futuro differente inquadramento del fenomeno. La Convenzione di Rotterdam del 2009 (*Rotterdam Rules*) sui contratti per il trasporto internazionale di merci interamente o parzialmente per mare (che nelle intenzioni avrebbe dovuto sostituire la Convenzione di Bruxelles del 1924 così come emendata dalle Hague Visby Rules), propone all'articolo 26 una regolamentazione del trasporto multimodale che è stata classificata da Christopher Hancock nello

scritto "*Multimodal transport and the new UN Convention on the Carriage of Goods*" come limited network system e che è il frutto di un compromesso politico per preservare e contemperare tutti gli interessi della parti coinvolte. In sostanza per i Danni localizzati si applicherà la normativa uniforme delle single tratta di riferimento ("*When loss or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstances causing delay ...*") mentre per i danni non localizzati o non individuabili si applicheranno sempre ed incondizionatamente le regole di Rotterdam. Nonostante la soluzione

proposta sia pregevole, le Rotterdam Rules non sono ancora state ratificate dal nostro paese e, quindi, l'articolo in questione non potrà (ancora) trovare applicazione nell'ordinamento italiano. Dal punto di vista giurisprudenziale si registra invece una possibile inversione di tendenza, rispetto all'orientamento consolidato in essere, da parte della giurisprudenza di legittimità. La Suprema Corte di Cassazione con la sentenza n. 13253 del 2006 sembrava aver – finalmente – preso le distanze dal sistema unitario e dalla conseguente applicazione del codice civile (definito affrettato e non adeguatamente motivato) in favore di una regolamentazione che prevedesse l'applicazione a ciascuna tratta della disciplina ad essa propria (il sistema network). Sebbene tale pronuncia non abbia ancora trovato adeguato seguito in giurisprudenza l'auspicio, visto che ormai la questione è divenuta un'esigenza impellente per il sistema dei trasporti internazionali, è che gli interpreti e la prassi operativa degli operatori (la così detta *lex mercatoria*) possano dunque supplire alle lacune del legislatore ed ai vuoti del sistema normativo.



avv. Francesca D'Orsi
Studio Legale D'Orsi

Prescrizione nella convenzione CMR, rilievi e criticità

Estratto dal **DIRITTO
DEI
TRASPORTI**

In un periodo storico in cui le esigenze di economia processuale sono particolarmente sentite, trovano particolare risalto quelle norme di diritto uniforme recepite nel nostro ordinamento che, pur informate ad una *ratio* di snellimento del contenzioso, tanto più essenziale in un settore dinamico quale quello dei trasporti, contribuiscono invece a ingenerare lentezza dei procedimenti. Nel caso di specie, sono da segnalare le disposizioni previste dalla Convenzione CMR in tema di prescrizione. Come risaputo, l'articolo 32 primo comma del testo di diritto uniforme (se ne riporta per praticità del lettore una libera traduzione in italiano: *"Le azioni nascenti da trasporti sottoposti alla presente Convenzione si prescrivono nel termine di un anno. Tuttavia, in caso di dolo o di colpa che, secondo la legge del giudice adito, è equiparata a dolo, la prescrizione è di tre anni. La prescrizione decorre: a. nel caso di perdita parziale, di avaria o di ritardo, dal giorno in cui la merce è stata riconsegnata; b. nel caso di perdita totale, dal trentesimo giorno dopo la scadenza del termine convenuto o, se non è stato convenuto un*



termine, dal sessantesimo giorno dal ricevimento della merce da parte del vettore; c. in tutti gli altri casi, dalla scadenza di un termine di tre mesi dalla data della conclusione del contratto di trasporto. Il giorno sopraindicato come giorno d'inizio della prescrizione non è computato.") prevede un sistema a doppio binario, statuendo la generale prescrittibilità dell'azione in un anno di tempo, a decorrere da una serie di eventi minuziosamente individuati, salvi i casi di dolo e colpa grave così come individuati dalle norme di diritto interno dei paesi contraenti, per i quali il termine è invece

triennale. Ora, stante che tratto fondante dell'istituto della prescrizione è quello di precludere, ove eccepita, qualunque accertamento sul merito della controversia instaurata per decorso del termine, emerge in modo chiaro l'eccentricità delle disposizioni di diritto uniforme nell'universo del diritto interno. Infatti, essendo necessario un accertamento sull'elemento soggettivo (dolo o colpa, e gradazione della stessa) che ha condotto all'inadempimento, ed essendo pacifico che, trattandosi di elemento determinante per la prosecuzione dell'azione, ben difficilmente si creerà accordo stragiudiziale sulla sua definizione, emerge in tutta la sua portata l'effetto di incremento del contenzioso. Ciò peraltro in contrasto con quella che sembra essere stata invece la *ratio* ispiratrice del sistema della Convenzione: dalla lettura del comma secondo dell'art. 32 si evince come in realtà l'intento soggiacente fosse quello di riuscire a instaurare un proficuo contraddittorio tra le parti contrattuali ai fini di una composizione amichevole del contenzioso; altrimenti, non riuscirebbe di capire per quale ragione dovrebbe invece essere menzionato il caso di una accettazione parziale dei reclami scritti da parte del vettore. Lo stesso secondo comma è peraltro fonte di altro dibattito strettamente correlato: nel testo originale francese esso statuisce sì una *"suspension"* (ovvero una *"suspension"* nella traduzione ufficiale in inglese) della prescrizione, ma il successivo comma 3 espressamente statuisce che l'istituto della sospensione della prescrizione e quello della interruzione siano regolati sulla base delle norme di diritto interno dei Paesi contraenti. Stante che nel nostro ordinamento le cause di sospensione della prescrizione sono, per consolidata giurisprudenza, tassative, e tutte afferenti alla stessa *ratio* di tutela del creditore in tutte quelle circostanze in cui è presumibile che il diritto sotteso non possa esser fatto proficuamente valere (si riporta l'art. 2941 del Codice Civile: *"Sospensione per rapporti tra le parti. La prescrizione rimane sospesa: 1) tra i coniugi; 2) tra chi esercita la potestà di cui all'articolo 316 o i poteri a essa inerenti e le persone che vi sono sottoposte; 3) tra il tutore e il minore o l'interdetto soggetti alla tutela, finché non sia stato reso e approvato il conto finale, salvo quanto è disposto dall'articolo 387 per le azioni relative alla tutela; 4) tra il curatore e il minore emancipato o l'inabilitato; 5) tra l'erede e l'eredità accettata con beneficio d'inventario; 6) tra le persone i cui beni sono sottoposti per legge o per provvedimento del giudice all'amministrazione altrui e quelle da cui l'amministrazione è esercitata, finché non sia stato reso e approvato definitivamente il conto; 7) tra le persone giuridiche e i loro amministratori finché sono in carica, per le azioni di responsabilità contro di essi; 8) tra il debitore che ha dolosamente occultato l'esistenza del debito e il creditore, finché il dolo non sia stato scoperto."*), verrebbe logicamente da interpretare diversamente la normazione di diritto comune; nel caso di specie, infatti, la situazione è diametralmente opposta, trovandosi il creditore proprio nella circostanza dell'esercizio del proprio diritto. Ora, se nelle intenzioni voleva ragionevolmente stimolarsi il contraddittorio, consentendo alle parti di trovare un accordo stragiudiziale prima di mettere in moto i

meccanismi della giustizia, ciò ben spiegherebbe anche la circostanza per la quale i reclami successivi al primo, aventi identico oggetto, non abbiano effetto sospensivo della prescrizione; ma mancando norma che imponga un tempo massimo per la risposta del vettore, e proseguendo nel segno per il quale il creditore non possa in quel momento esercitare il proprio diritto, ne conseguirebbe per assurdo che il debitore potrebbe tranquillamente impedire qualunque tutela al creditore semplicemente non rispondendo ad alcun reclamo scritto mossogli. Ciò non è evidentemente accettabile, tanto più che lo stesso Art. 32 della Convenzione non vieta affatto al creditore di far ricorso alla tutela giurisdizionale nel periodo di sospensione della prescrizione. Stante l'espressa riconduzione nell'alveo del diritto interno prevista dalla Convenzione CMR con riguardo ad entrambi gli istituti, una interpretazione che potrebbe aiutare a concordare almeno logicamente le farraginose disposizioni di diritto comune potrebbe rinvenirsi nel riconoscere effetto sospensivo della prescrizione al primo reclamo scritto ingiunto al debitore fino all'accuso di ricevuta, con accettazione o rigetto, e riconoscendo invece natura interruttiva ai successivi atti di messa in mora. Sul tema specifico vi è purtroppo scarsità di pronunce dirimenti, stante che la Suprema Corte si è pronunciata raramente in tempi recenti (Cass. 7528/2005 e Cass. 1272/2003), con indirizzi non solo contrastanti tra loro, ma anche con gran parte della dottrina e della giurisprudenza di merito. Sul tema, sia in generale sulla prescrizione in ambito di Convenzione CMR, sia sulle due sentenze della Cassazione, si segnala il pregevole scritto dell'Avv. Fogliani, *"Sospensione e interruzione della prescrizione nel trasporto internazionale stradale di cose soggetto alla C.M.R."* su *Diritto dei Trasporti*, 2007. Peraltro, anche alla luce della risalente pronuncia della stessa Corte di Cassazione n.3893/1975, che ha escluso che l'applicazione della CMR nel nostro Paese abbia natura imperativa e necessaria, pare sempre più opportuno rianimare il dibattito scientifico sulle norme della Convenzione in questione.





avv. Margherita Pace
Studio Legale TDP

Indipendenza di RFI

SENTENZA DELLA CORTE EUROPEA DEL 3 OTTOBRE 2013 NELLA CAUSA C-369/2011
INDIPENDENZA DI RFI

Continua inarrestabile la scia delle sentenze della Corte di Giustizia in ordine alla necessità di garantire, all'interno dei singoli Stati, l'indipendenza del gestore delle linee ferroviarie. Dopo le ultime sentenze del 26 novembre 2012, 28 febbraio 2013, 18 aprile 2013 e 11 luglio 2013 è intervenuta, in data 3 ottobre, una nuova pronuncia sul tema e, questa volta, è toccato all'Italia. R.F.I., Rete Ferroviaria Italiana, è stata creata nel 2001 come società dell'infrastruttura del Gruppo Ferrovie dello Stato, sia per rispondere alle direttive europee sulla separazione fra gestore della rete e produttore dei servizi di trasporto, sia al fine di completare il processo di privatizzazione del Gruppo FS. Il ruolo assegnato ad RFI, con l'atto di cessione stilato dal Ministero dei trasporti il 31.10.2000 (DM 183/2000), è quello di gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Nell'atto di cessione è stato stabilito che alle Ferrovie dello Stato fosse rilasciata la concessione ai fini della gestione della infrastruttura ferroviaria nazionale, da svolgersi tramite una divisione autonoma e distinta, anche sotto il profilo contabile, dalle altre strutture destinate allo svolgimento delle attività espletate in qualità di impresa ferroviaria e di servizi. Col Governo Monti – primo provvedimento sulle liberalizzazioni del 12.01.2012 – a seguito delle pressioni da parte dell'Autorità per la Concorrenza, è stata anche prevista e completata la necessaria definitiva divisione societaria tra Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia. L'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari («URSF») costituisce l'*organismo di regolamentazione*, dotato di autonomia organizzativa e contabile nei limiti delle risorse economico-finanziarie assegnategli. Antecedente-mente a tale data, infatti, anche se i più (miopi) sostenevano che la divisione tra le due realtà fosse già stata effettuata, non sussisteva affatto piena e netta divisione tra Trenitalia e gestore. La necessità di garantire, all'interno dei singoli Stati, l'indipendenza del gestore delle linee ferroviarie discende dalle tre direttive del 2001, emanate da Parlamento europeo e Consiglio dell'Unione europea, adottate per dare nuovo impulso al trasporto ferroviario, aprendolo progressivamente alla libera concorrenza (direttiva 2001/12, la direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e la direttiva 2001/14 c.d. primo pacchetto ferroviario). In particolare, la direttiva 2001/14, all'articolo 14, paragrafi 1 e 2, prevede '*Gli Stati membri possono istituire un quadro per l'assegnazione della capacità di infrastruttura rispettando tuttavia l'indipendenza di gestione di cui all'articolo 4 della direttiva [91/440].*

*Devono essere stabilite regole specifiche per l'assegnazione della capacità. Il gestore dell'infrastruttura svolge le procedure di assegnazione della capacità. In particolare, egli assicura che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo non discriminatorio e nel rispetto del diritto comunitario. Se il gestore dell'infrastruttura non è indipendente dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, le funzioni di cui al paragrafo 1 e descritte nel presente capo sono svolte da un organismo preposto all'assegnazione della capacità indipendente dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo e decisionale'. Viene richiesto ai singoli Stati, quindi, non solo che il gestore dell'infrastruttura sia svincolato funzionalmente dai vettori (leggi Trenitalia/RFI) ma anche dagli Stati membri stessi che debbono garantire l'indipendenza di gestione. Con la sentenza della Corte di Giustizia UE del 3 ottobre scorso l'Italia è stata condannata proprio in relazione a quest'ultimo aspetto. Nel corso del procedimento (durante l'udienza dell'11 aprile 2013), infatti, la Commissione Europea aveva provveduto a rinunciare formalmente al primo motivo di gravame proposto contro l'Italia in ordine all'indipendenza di RFI all'interno della struttura di Holding di Ferrovie dello Stato poiché è stato provato che '*tali società dispongono di una personalità giuridica distinta, di organi nonché di risorse proprie diversi da quelli della loro holding rispettiva*'. Con la stessa pronuncia, invece, la Corte ha ritenuto che il Gestore dell'infrastruttura italiano non sia sufficientemente autonomo dal Ministero dei Trasporti nella determinazione dei pedaggi rispetto a quanto previsto dalle direttive comunitarie. La Corte rileva, infatti, che la normativa italiana prevede che la determinazione dei diritti, fissata di concerto con il Ministro, vincoli il gestore. Sebbene il Ministro eserciti un mero controllo di legittimità, detto controllo dovrebbe tuttavia spettare all'organismo di regolamentazione, nel caso di specie all'URSF. Di conseguenza la Corte ne trae la conclusione che la legge italiana non consente di assicurare l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. L'art. 4 della direttiva 2001/14/CE, infatti, stabilisce che '*Gli Stati membri istituiscono un quadro per l'imposizione dei diritti rispettando l'indipendenza di gestione di cui dall'articolo 4 della direttiva 91/440/CEE. Fatta salva la condizione dell'indipendenza di gestione, gli Stati membri stabiliscono inoltre regole specifiche in materia di imposizione o delegano tale competenza al gestore dell'infrastruttura. Il gestore dell'infrastruttura determina i diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla loro riscossione*'. E così anche l'art. 30 della stessa Direttiva '*Fatto salvo l'articolo 21, paragrafo 6, gli Stati membri istituiscono un organismo di regolamentazione. Detto organismo, che può essere il ministero competente in materia di trasporti o qualsiasi altro organismo, è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti. Esso agisce in base ai principi di cui al presente articolo, che consentono l'attribuzione di funzioni di impugnazione e di regolamentazione a organismi distinti è [...] 3. L'organismo di regolamentazione garantisce che i diritti fissati determinati dal gestore dell'infrastruttura siano conformi al capo II e non siano discriminatori. Le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura sono permesse soltanto se si svolgono sotto la supervisione dell'organismo di regolamentazione. Quest'ultimo**

interviene se le trattative possono contravvenire alle prescrizioni della presente direttiva'. Sul punto il Giudizio della Corte è oggi il seguente: '*Occorre in proposito ricordare gli obiettivi della direttiva 2001/14. Infatti, anzitutto, uno degli obiettivi perseguiti dal sistema di imposizione dei diritti di utilizzo introdotto da tale direttiva è quello di assicurare l'indipendenza di gestione del gestore dell'infrastruttura. In altri termini, quest'ultimo deve far uso del sistema di imposizione dei diritti di utilizzo in quanto strumento di gestione. Emerge in tal senso dal considerando di detta direttiva che sistemi di imposizione del diritto di utilizzo e di assegnazione della capacità dovrebbero incoraggiare i gestori dell'infrastruttura ferroviaria ad ottimizzare l'utilizzo della loro infrastruttura nell'ambito stabilito dagli Stati membri. Orbene, detti gestori non potrebbero giungere ad una tale ottimizzazione mediante il sistema di imposizione dei diritti di utilizzo se il loro ruolo dovesse limitarsi a calcolare l'importo del diritto in ciascun caso concreto, applicando una formula fissata in precedenza mediante decreto ministeriale. Detti gestori devono dunque disporre di un certo grado di flessibilità nella fissazione dell'importo dei diritti (v. sentenza Commissione/Spagna, cit., punto 44). La Repubblica italiana asserisce a tale riguardo che il Ministro effettua un mero controllo di legittimità sulla proposta del gestore dell'infrastruttura e non ha quindi alcuna influenza sull'indipendenza di quest'ultimo. Tuttavia, come sostenuto dalla Commissione, questa prassi non poggia su alcuna norma in grado di conferirle carattere incontestabile. Una prassi siffatta non può quindi essere considerata rispondente agli obiettivi della direttiva 2001/14. Inoltre, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, «[i]l gestore dell'infrastruttura determina i diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla loro riscossione». Orbene, dalla formulazione del decreto legislativo n. 188/2003, in particolare del suo articolo 17, emerge chiaramente che la determinazione del diritto deve avvenire di concerto con il Ministro, e che la decisione di quest'ultimo può vincolare il gestore. È pur vero che, come sostenuto dalla Repubblica italiana, il Ministro esercita un mero controllo di legittimità in materia. Tuttavia, in base al sistema istituito dalla direttiva 2001/14, un simile controllo di legittimità dovrebbe spettare all'organismo di regolamentazione, nel caso di specie l'URSF, e non al Ministro. Di conseguenza, dato che la decisione del Ministro riguardante la fissazione dei diritti di accesso all'infrastruttura vincola il gestore dell'infrastruttura, se ne deve concludere che la normativa italiana non consente di garantire l'indipendenza di quest'ultimo. Pertanto, tale normativa non soddisfa, sotto tale profilo, i requisiti di cui all'articolo 4, paragrafo 1, della suddetta direttiva. Infine, per quanto riguarda l'articolo 30, paragrafo 3, della direttiva 2001/14, è vero che la circostanza che il Ministro possa controllare la proposta di determinazione dei diritti formulata dal gestore dell'infrastruttura non impedisce all'URSF di svolgere il proprio incarico effettuando i controlli che l'espletamento del medesimo comporta. Tuttavia, un sistema siffatto non è di per sé sufficiente a dimostrare l'indipendenza del gestore così come voluta dal legislatore dell'Unione. Dalle suesposte considerazioni deriva che la censura della Commissione relativa all'imposizione di diritti per l'accesso all'infrastruttura dev'essere considerata fondata'. Stando così le cose la Corte di Giustizia ha dichiarato che l'Italia, non garantendo la completa indipendenza di RFI per la determinazione dei diritti di accesso all'infrastruttura e la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, è venuta meno agli obblighi assunti.*

LexTrasporti

Mensile di diritto divulgativo

MENU

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

LexTrasporti

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

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

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

La rivista **LexTrasporti** è totalmente gratuita per i suoi lettori, in formato pdf e può essere consultata in ogni momento.

Facebook Mi piace 3

Newsletter

---REGISTRATI---

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

Inirizzo email

iscriviti

ANSA.it

www.lextrasporti.com



avv. Fabio Pieroni

Studio Legale Siccardi Bregante & C.

Il caso Lehmann Timber

Durante il suo viaggio inaugurale da Changsu (Cina) a San Pietroburgo (Russia) carica di 1.089 coils in stiva e di portelloni per boccaporti imbarcati sopra coperta a Nantong (Cina) per Warnemunde (Germania), la m/n "Lehmann Timber", noleggiata a viaggio su base Gencon, veniva dapprima sequestrata per 42 giorni dai pirati nel Golfo di Aden e rilasciata solo a seguito del pagamento di un consistente riscatto e, quindi, ripresa la navigazione, subiva una grave avaria in macchina che ne rendeva necessario il rimorchio a Salalah in Oman. Gli armatori dichiaravano Avaria Generale per entrambi gli avvenimenti (considerati gli esborsi successivamente determinati in misura prossima a USD 3.500.000). Veniva così richiesto ai ricevitori da parte del Liquidatore di Avaria frattanto incaricato il rilascio di un *general average bond* "supportato" da una *general average guarantee* da parte degli assicuratori della merce o da un deposito in contanti. A fronte del rilascio delle garanzie richieste, la merce per la Germania veniva regolarmente sbarcata e la

nave proseguiva con il restante carico di coils per San Pietroburgo dove restava in rada per ordini armatoriali in attesa di sviluppi sulle chieste garanzie. Per 98 coils, coperti da una delle quattro (4) polizze di carico emesse per l'intera partita, veniva rilasciata la sola *general average guarantee* da parte degli assicuratori del carico. Nessun *average bond* né deposito in contanti veniva predisposto dai ricevitori. Per tutto il restante carico – non assicurato – non veniva rilasciata, benché ripetutamente richiesta, alcuna garanzia da parte dei ricevitori. Gli armatori, temendo di essere costretti ad entrare in porto e consegnare il carico ai ricevitori ed intendendo, invece, garantire il proprio credito esercitando il diritto di ritenzione (*lien*) sulla merce, ordinarono alla nave di lasciare la rada di San Pietroburgo e dirigere in Finlandia dove il carico veniva sbarcato nel porto di Hamina e ricoverato in locali magazzini sotto ritenzione armatoriale. I costi di magazzino ed assicurazione delle merci incominciavano così a decorrere a circa USD 20.000 al mese superando complessivamente, alla data della pronuncia in commento, la somma di USD 1.000.000 (essendo rimaste le merci stoccate nei detti magazzini finlandesi sin

dall'Ottobre 2008). Ne è sorta una controversia recentemente definita dalla Corte di Appello inglese con sentenza del 7.6.2013 (leggasi al seguente indirizzo: <http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2013/650.html>). La decisione affronta essenzialmente due importanti questioni relative al diritto di ritenzione da parte dell'armatore/vettore. Da un lato se l'armatore possa esercitare tale diritto a fronte di un proprio credito per contribuzione in avaria generale laddove abbia richiesto agli interessi carico un *general average bond* e una *general average guarantee* assicurativa ed abbia ottenuto solo quest'ultima. Dall'altro se l'armatore nell'esercizio del diritto di ritenzione possa o meno a recuperare i costi affrontati per le spese di immagazzinamento delle merci oggetto di ritenzione. Entrambe le domande sono state risolte a favore dell'armatore/vettore. La posizione dei ricevitori era ovviamente contraria perché essi affermavano che, in relazione al carico assicurato, il diritto di ritenzione del vettore era venuto meno a seguito dell'accettazione della garanzia assicurativa a copertura delle spese in contribuzione all'Avaria

dell'incidente che da luogo all'avaria generale. Comunque poiché tipicamente i liquidatori necessitano di molto tempo per completare un regolamento di avaria [...] e perché tale regolamento non è vincolante per le parti, ma può essere impugnato in tribunale o in arbitrato, in oltre cento anni si è consolidata la prassi che l'armatore ha il diritto di garantirsi per ciò che può ragionevolmente ritenersi dovuto a lui e/o alle altre parti coinvolte. Tale garanzia è stata tipicamente nella forma di un *average bond* del ricevitore supportato da una garanzia dall'assicuratore merci o da un deposito in contanti". I giudici di appello hanno, dunque, confermato il diritto dell'armatore ed ulteriormente chiarito che l'obbligazione di garanzia per le spese di contribuzione all'avaria ricade primariamente in capo ai ricevitori che sono la parte interessata alla riconsegna del carico. Ciò perché non si rinvenivano validi argomenti per sostenere che "una garanzia senza un *bond* del ricevitore sia sufficiente o che la richiesta di un *bond* in aggiunta alla garanzia assicurativa sia irragionevole". Benché infatti - hanno precisato sul punto i Giudici di appello - un



assicuratore dovrebbe essere solvibile, non tutti gli assicuratori hanno dimostrato di esserlo. Quanto all'ulteriore questione se gli armatori avessero o meno il diritto ad essere risarciti dei costi sostenuti per il magazzino della merce affrontati nell'esercizio del loro diritto di ritenzione, i giudici di appello, in riforma della sentenza di primo grado e con interpretazione restrittiva di risalenti precedenti giurisprudenziali, hanno affermato l'esistenza anche di tale diritto. La Corte di Appello in particolare ha affermato

Generale. Per tale motivo i ricevitori si affermavano non responsabili dei costi di magazzino e, di contro, sostenevano che gli armatori fossero tenuti a riconsegnare il carico. Secondo la tesi dei ricevitori la garanzia rappresentava, infatti, un accordo tra armatore ed assicuratore per la riconsegna del carico e tale accordo era incompatibile con la ritenzione delle merci. L'omesso rilascio da parte dei ricevitori di un *general average bond* non modificava, secondo la tesi degli interessi carico, la posizione di questi in base alla polizza di carico. Gli armatori sostenevano, di contro, che la loro richiesta di un *bond* e di una garanzia rientravano nella prassi consolidata del settore. Come accennato la tesi armatoriale è stata accolta dalla sentenza di appello che, sul punto, ha così motivato "l'obbligazione degli interessi carico alla contribuzione e il diritto di ritenzione dell'armatore, sorgono all'atto del sacrificio o dell'esborso per avaria generale. Quest'obbligo ricade su chi in quel momento risulti il proprietario del carico. Si tratta di una responsabilità in personam, anche se la ritenzione ricade sul carico. La titolarità ed il decorso del tempo iniziano all'atto del verificarsi

che in un mondo come quello marittimo dove "il tempo è denaro" l'armatore non può essere costretto a rinunciare al proprio diritto di ritenzione perché l'unica alternativa è quella di trasformare la propria nave in un deposito galleggiante a tempo indeterminato o gettare il carico a mare o immagazzinare la merce a terra a proprie spese. Per tale motivo la Corte ha riconosciuto il diritto dell'armatore ad essere risarcito dei costi affrontati per l'esercizio del proprio diritto di ritenzione. Conclusivamente la Corte ha riconosciuto sia il diritto degli armatori di esercitare il diritto di ritenzione ancorché in presenza di una garanzia assicurativa ritenendo questa di per sé sola insufficiente, in mancanza di un corrispondente esplicito vincolo (*general average bond*) da parte dei proprietari del carico, sia il diritto degli armatori ad essere rimborsati dei costi sostenuti per il magazzino delle merci a terra nell'esercizio del proprio diritto di ritenzione a garanzia della contribuzione in Avaria Generale da parte degli interessi merce. Si tratta senza dubbio di un precedente importante che chiarisce l'estensione del diritto di ritenzione armatoriale secondo il diritto inglese..



avv. Claudio Perrella
Studio Legale LS LexJusSinacta

Vendita internazionale di soft commodities e divieti all'export

La vita di un contratto di vendita di materie è spesso travagliata: possono verificarsi situazioni impreviste, condizioni atmosferiche eccezionali, calamità naturali. Spesso l'esecuzione è ritardata o resa impossibile da agitazioni o scioperi, dal sorgere improvviso di conflitti, o da restrizioni all'export. Il rischio di divieti o limitazioni all'esportazione è diventato in effetti crescente negli ultimi anni, perché la crescita del fabbisogno mondiale di materie di prime, legato alla crescita dell'economia di alcuni paesi, impone sempre più spesso a paesi tradizionalmente esportatori di intervenire per garantire che le scorte siano sufficienti a coprire le esigenze del mercato interno. Praticamente tutti i principali contrattipi di vendita di *commodities* contengono previsioni che disciplinano l'eventualità che una delle parti si trovi nella totale o parziale impossibilità di eseguire il contratto, ed in particolare nei contratti GAFTA e FOSFA spicca la "Prohibition Clause", con la quale viene disciplinata l'eventualità che l'esecuzione del contratto sia impedita (o resa molto più onerosa) per effetto dell'intervento di autorità locali. Va tenuto presente che la "prohibition" opera solo in presenza di alcune precisi presupposti: a) il divieto all'esportazione deve provenire da una norma di legge, o un provvedimento delle autorità competenti, b) deve concretamente impedire l'esportazione della merce, o impedire la caricazione nel porto o nei porti nominati in contratto, e deve di fatto rendere impossibile qualunque forma di esportazione. Non è sufficiente dunque un divieto che abbia l'effetto di rendere (solo) maggiormente onerosa l'esecuzione; c) il venditore deve provare in modo rigoroso le circostanze di fatto e diritto che integrano la *prohibition*, e le comunicazioni con le quali dichiara di avvalersi della clausola devono essere trasmesse al compratore con estrema tempestività. In caso di contestazione, gli arbitri o i giudici accertano tutte le circostanze esistenti, e valutano se effettivamente la parte che invoca l'esonero si sia trovata nella materiale ed effettiva impossibilità di eseguire, ed abbia agito con la dovuta diligenza. Alcune recenti sentenze inglesi hanno analizzato in modo dettagliato la *Prohibition Clause* presente nei contratti GAFTA e FOSFA. Un primo caso (*Bunge SA v. Nidera BV*, 18 Febbraio 2013) aveva ad oggetto la vendita di 25.000 tonnellate di grano russo raccolto 2110 FOB Novorossiysk, con contratto di vendita che richiamava il contratto GAFTA 49; lo *shipment* era previsto nel periodo 23/30 agosto 2010. Il 5 agosto 2010 i compratori avevano nominato la nave, ma lo stesso giorno il governo russo aveva reso pubblico un divieto all'esportazione dal 15

agosto al 31 dicembre 2010. I venditori ritenevano di potersi immediatamente avvalere della *Prohibition Clause*, e dichiaravano che il contratto non era più eseguibile. La dichiarazione veniva però rigettata da parte acquirente, che riteneva che i venditori avessero agito in modo prematuro, e dichiarava pertanto la risoluzione per inadempimento dei venditori. Successivamente Nidera promuoveva arbitrato GAFTA per il risarcimento dei danni; parte venditrice contrastava la domanda sostenendo che il divieto disposto dalle autorità russe aveva determinato la risoluzione immediata del contratto, poiché alla data del 5 agosto era evidente che il contratto non potesse essere eseguito entro lo *shipment period*, e la dichiarazione di volersi avvalere della *prohibition* era stata pertanto pienamente tempestiva. La tesi è stata però respinta dagli arbitri GAFTA, che hanno sottolineato che la *prohibition clause* non esonera la parte che la invoca dall'onere di provare che l'esecuzione è divenuta effettivamente impossibile, e che tale prova non fosse stata fornita nel caso concreto, poiché al momento in cui il venditore aveva dichiarato il contratto risolto vi era comunque la possibilità in linea teorica che il divieto venisse rimosso o attenuato. Da tempo in effetti la giurisprudenza inglese (ad esempio nel caso *Pancommerce v. Vecheema* 1983) afferma interpretare la *Prohibition Clause* nel senso di escludere che il venditore debba provare di essere stato materialmente impossibilitato ad eseguire il contratto avrebbe conseguenze irragionevoli: la Corte ha in particolare efficacemente rimarcato in quella occasione che "*prohibitions of export are a sellers' nightmare, but the clause, so construed, would convert them into a sellers' dream*". In un altro recentissimo caso (*Seagrain v. Glencore Grain BV*, 10 maggio 2013) la giurisprudenza inglese ha avuto nuovamente occasione di pronunciarsi sul punto, in particolare sulla corretta interpretazione da dare alle parole "*any executive act .. restricting export*". Il contenzioso è sorto da un contratto di vendita di 3000 tonnellate di grano di origine ucraina/russa, C&F porto israeliano. Il contratto richiamava le condizioni Gafta 48, e tra queste la *prohibition clause*, che recita: "*...in case of any executive or legislative act done by or on behalf of the government of the country of origin... restricting export, whether partially or otherwise, any such restriction shall be deemed by both parties to apply to this contract and to the extent of such total or partial restriction to prevent fulfilment whether by shipment or by any other means whatsoever and to that extent this contract or any unfulfilled portion thereof shall be cancelled*". Le autorità ucraine avevano poco prima della esecuzione da parte di Seagrain introdotto una nuova disciplina in materia di campionamento ed analisi, stabilendo che i campioni dovessero essere raccolti ed esaminati durante le operazioni di imbarco, ed avevano inoltre disposto che le operazioni doganali potessero essere completate solo a seguito delle analisi, designando un unico soggetto autorizzato ad analizzare i campioni, ossia il Research Forensic Institute di Kiev. La venditrice dichiarava la risoluzione del contratto, invocando la *Prohibition Clause* e sostenendo che tali disposizioni avevano di fatto reso impossibile la consegna. La dichiarazione era stata contestata

dai compratori, che contestavano che la situazione derivata dagli interventi delle autorità ucraine potesse farsi rientrare nell'ambito di applicazione della clausola; la tesi veniva accolta dagli arbitri GAFTA in primo e secondo grado, sulla base del rilievo che non vi era stata nessuna effettiva restrizione alle esportazioni, e che per potersi avvalere della *prohibition clause* i venditori dovevano dimostrare di aver adottato ogni azione possibile o per eseguire la caricazione, o per trovare un lotto di merce alternativo. Il lodo veniva impugnato dalla venditrice, che lamentava che gli arbitri non avessero valutato con sufficiente attenzione gli effetti concreti dei provvedimenti delle autorità ucraine, e che in particolare per effetto delle norme approvate alla fine di luglio 2010 sarebbe stato impossibile eseguire la consegna entro il termine previsto in contratto. La corte ha però respinto tali argomentazioni, evidenziando che a) *prohibition* ricorre solo in presenza di situazioni sopravvenute, successive alla stipulazione del contratto b) la definizione *any executive actrestricting export*" va interpretata in modo restrittivo, e si riferisce solo a provvedimenti che contengano vere e proprie restrizioni all'export, non che lo rendano più complesso o costoso. La sentenza è una nuova conferma della posizione della giurisprudenza inglese riguardo alla *prohibition clause*: la clausola offre una protezione per la parte che si trova incolpevolmente nella impossibilità di eseguire per effetto di divieti imprevisti e sopravvenuti, ma richiede che vengano assolti oneri probatori rigorosi con riguardo agli effetti concreti di tali provvedimenti, e la conseguente impossibilità di eseguire il contratto.



avv. Massimiliano Grimaldi
Grimaldi Studio Legale

Concessioni demaniali e delega fiscale

delicati e correlati profili tributari hanno negli ultimi anni tenuto vivo il dibattito sulle modalità di applicazione della normativa catastale rispetto alle aree portuali. La tematica era stata affrontata in via generale attraverso la risoluzione 1/DPF del 6 marzo 2003, con la quale il Ministero della economia e delle finanze aveva fornito l'interpretazione dell'articolo 18, comma 3, della legge n. 388/00; norma, quest'ultima, che nel modificare l'articolo 3, comma 2, del dlgs n. 504/92, ha disposto che "*nel caso di concessione su aree demaniali soggetto passivo è il concessionario*". Ha fatto seguito la risoluzione n. 3/DF del 10 agosto 2009, con la quale è stato tra le altre cose precisato, in relazione al concetto di "*area demaniale*", che essa deve ritenersi esente da ictus - ex art. 7, comma 1, let. b) del dlgs

n.504/92, laddove faccia parte di un compendio destinato al traffico marittimo e/o ad operazioni strettamente necessarie alle attività portuali, ciò che dà luogo alla incorporazione dell'area in una unità immobiliare censita al catasto edilizio urbano nella categoria E/1. I chiarimenti giunti dal Ministero dell'economia e delle finanze non sono tuttavia valsi ad evitare l'insorgere di contenziosi tributari, dai quali stanno scaturendo sentenze talvolta contrastanti. Era quindi a mio avviso inevitabile che prima o poi la questione giungesse al tavolo del Governo anche alla luce della già grave crisi economica e proprio a tale riguardo mi pare utile riportare di seguito il testo dell'Ordine del Giorno 9/01544-A/066 presentato dall'On. Roberta OLIARO nella seduta n. 98 di mercoledì scorso 16 ottobre 2013: *"La Camera, premesso che: è opportuno fare chiarezza sulla questione dell'applicazione dell'ICI, ora IMU, relativamente ai beni insistenti sul demanio marittimo dello Stato, finalizzati al soddisfacimento permanente dei pubblici usi del mare e delle connesse attività portuali; infatti, a seguito del non chiaro disposto di cui all'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo n. 30 dicembre 1992, n. 504, modificato dall'articolo 18, comma 3, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e successivamente sostituito dall'articolo 8, comma 1, della legge 23 luglio 2009, n. 99, si sono registrati alcuni contenziosi in diverse realtà portuali con pronunce eterogenee sull'argomento da parte delle Commissioni tributarie; sarebbe opportuno specificare che i beni demaniali marittimi dei porti (aree, banchine, piazzali, ecc.), costituendo immobili a destinazione particolare in quanto compendi destinati al traffico marittimo ed a operazioni funzionali alle attività portuali, non dovrebbero essere assoggettati all'ICI e conseguentemente all'IMU, eccetto i fabbricati affidati in concessione, non destinati ai suddetti usi, purché rivestano effettiva autonomia funzionale e reddituale; la suddetta interpretazione non comporta nessun onere a carico dello Stato e nemmeno del settore pubblico di altre amministrazioni pubbliche; è necessario intervenire per evitare ulteriori annose ed onerose vertenze, nonché effetti distorsivi alla concorrenza nel mercato dei servizi portuali che comportano, fra l'altro, perdita di competitività per le imprese interessate sui mercati nazionale ed internazionali; sulla corretta applicazione dell'ICI sulle aree portuali oggetto delle concessioni demaniali si era già espresso il Ministero dell'economia e delle finanze nella risoluzione n. 3/DF del 10/8/2009; porti non sono luoghi di destinazione ma luoghi di transito delle merci, così come gli aeroporti e le stazioni ferroviarie, e pertanto dovrebbero essere tutti accatostati nella categoria E, relativa alle infrastrutture esenti ai fini IMU, impegna il Governo a valutare l'opportunità di integrare le disposizioni vigenti in materia di IMU prevedendo espressamente l'esenzione dall'imposta per le aree e le banchine demaniali marittime dei porti, come delimitate dal piano regolatore portuale. 9/1544-A/66. Oliaro, Tullio."* La questione non riguarda peraltro solo la portualità commerciale. Anche molte imprese titolari di concessioni demaniali all'interno di porti e approdi turistici (solo per fare un esempio, i concessionari di aree per la locazione di posti barca) stanno infatti vivendo un momento particolarmente difficile, a causa di un quadro normativo non sempre chiaro

specialmente rispetto alle modalità di determinazione della rendita catastale la cui spesso discutibile quantificazione ha finito per dare luogo alla richiesta di imposte così elevate da superare persino i limiti della capacità contributiva. Appare quindi quanto mai opportuno un intervento normativo che modifichi l'esistente disciplina catastale tenendo *realmente* conto della *specialità* delle suddette unità immobiliari, anche sotto il profilo della corretta individuazione delle spese di amministrazione e di manutenzione. In tale prospettiva è auspicabile che l'AS 1058 *"Delega al Governo recante disposizioni per un sistema fiscale più equo, trasparente e orientato alla crescita"*, assegnato alla 6ª commissione in sede referente il giorno 27 settembre 2013 e attualmente in trattazione presso la commissione stessa, possa dare risposte certe ed efficaci. L'articolo 2 del predetto AS 1058 attribuisce infatti al Governo la delega per la revisione (con decreto legislativo) della disciplina relativa al sistema estimativo del catasto dei fabbricati sul territorio nazionale, nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi stabiliti dallo stesso articolo 2. Paiono al riguardo di interesse le lettere g) e h), punto 2 del comma 1 della richiamata norma, anche se forse non sarebbe stata inutile una lettera *ad hoc*.



avv. Cecilia Vernetti

Studio Legale Camera Vernetti

Identificazione del comandante e responsabilità per danni da circolazione delle unità da diporto

Il Codice della Nautica da Diporto (D. LGS n. 171/2005 non prevede un numero minimo di componenti dell'equipaggio, né l'obbligo per le imbarcazioni di dotarsi di un ruolino equipaggio, prevedendo soltanto che: *"E' responsabilità del comandante o del conduttore di unità da diporto verificare prima della partenza la presenza a bordo di personale qualificato e sufficiente per formare l'equipaggio necessario per la navigazione che intende intraprendere, anche in relazione alle condizioni meteorologiche previste e alla distanza da porti sicuri"* (cfr. art. 35 CND). Inoltre nel caso di imbarcazioni da diporto non è previsto l'obbligo di stipulare veri e propri contratti di arruolamento con i membri dell'equipaggio, a differenza di quanto avviene per le navi da diporto. Da quanto sopra discende che, stante il vuoto normativo e l'assenza di precedenti di giurisprudenza sullo specifico tema, l'identificazione del comandante dell'unità da diporto dovrà avvenire di volta in volta sulla base di valutazioni di fatto, avendo riguardo al soggetto che abbia concretamente assunto la conduzione dell'unità, in virtù di idoneo titolo di abilitazione. A quest'ultimo

proposito si evidenzia che in base al Codice della Nautica (art. 39.6) *"... la patente nautica abilita al comando o alla direzione nautica delle unità da diporto indicate per le rispettive categorie..."*. Da tale disposizione pare potersi trarre che i CDN ponga quale unico requisito per il comando di imbarcazioni da diporto l'essere in possesso di idonea patente. Del resto, l'equiparazione del "comandante" al "conduttore" dell'imbarcazione si ricava dallo stesso CDN che in più di una disposizione (v. ad esempio artt. 35 e 36 CDN) utilizza indifferentemente le due espressioni a fine di indicare le obbligazioni e i compiti di colui che abbia assunto la conduzione o il comando dell'unità. In definitiva quindi l'identificazione del comandante dell'unità dovrà essere effettuata individuando nel caso di specie il soggetto munito di patente che abbia assunto in concreto il comando dell'unità, prendendo il timone, stabilendo la rotta, coordinando e/o impartendo ordini circa le operazioni di bordo e assumendo in genere tutte quelle obbligazioni tipiche della conduzione di unità. Il tema relativo all'identificazione del comandante di imbarcazione da diporto assume rilievo sotto diversi profili fra cui quello relativo alla responsabilità extra-contrattuale per danni a terzi, derivante dalla circolazione delle unità da diporto. Infatti, l'art. 40 CDN prevede che tale responsabilità sia regolata dall'art. 2054 c.c. in tema di danni da circolazione dei veicoli. Quest'ultima disposizione, come noto, prevede un regime di responsabilità solidale tra il proprietario e il conducente del veicolo, salvo che il proprietario non provi che la circolazione sia avvenuta contro la sua volontà. Come si nota, quindi, l'identificazione del conducente (o comandante) dell'unità da diporto è necessaria ogni qual volta si verifichi un danno a terzi nel corso della navigazione, considerato che quest'ultimo sarà ritenuto responsabile in solido con l'armatore. Ma vi è di più: il comma 2 dell'art. 40 CDN, integra la previsione del codice civile, ampliando il panorama dei soggetti che in caso di danno a terzi vengono ritenuti solidalmente responsabili. Infatti, in base a tale disposizione: *"il locatario dell'unità da diporto è responsabile in solido con il proprietario e, in caso di locazione finanziaria, l'utilizzatore dell'unità da diporto è responsabile in solido con il conducente in vece del proprietario"*. L'art. 40 CDN, quindi, non solo esplicita che in caso di leasing la responsabilità dell'utilizzatore sostituisca quella del proprietario (previsione peraltro già introdotta dal Codice della Strada), ma introduce altresì una previsione tipica soltanto del campo marittimo per cui in caso di locazione la responsabilità del locatario si aggiunge a quella del locatore. In definitiva quindi l'art. 40 CDN rappresenta una norma più ampia e di maggior tutela per i terzi danneggiati, non solo rispetto all'art. 2054 c.c., ma anche rispetto all'art. 274 cod. nav., laddove prevede che nel caso di locazione, oltre al conduttore risponda anche il proprietario dell'unità.



avv. Guglielmo Camera
Studio Legale Camera Verneti

Gli Abbordi

Il Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1972, più comunemente chiamato COLREG sono un insieme di regole miranti a prevenire eventuali urti tra navi. Le colreg sono state adottate a seguito dell'entrata in vigore Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 il cui scopo era di aggiornare e sostituire le precedenti regole del 1960, soprattutto per quanto attiene agli schemi di separazione del traffico (TSS), dopo che il primo di questi fu introdotto nello stretto di Dover nel 1967. Nel giugno del 2013, la Convenzione è stata ratificata da 155 stati che rappresentano la gran parte del tonnellaggio della flotta mercantile mondiale. A tal fine ogni paese che è membro della Organizzazione marittima internazionale (IMO) designa una "Amministrazione" per l'attuazione delle disposizioni della convenzione. Ogni amministrazione ha poi il potere di promulgare le modifiche che si applicano alle navi in acque soggette alla giurisdizione nazionale in questione, a condizione che tali modifiche non siano incompatibili con le COLREGS. Il contenuto delle Colreg si articola in 5 parti: la parte A che contiene norme generali di applicazione e definizioni, la parte B che riguarda le norme di governo e manovra, la parte C che inerisce l'uso dei fanali, la parte D che riguarda i segnali sonori e luminosi e la parte E che tratta le esenzioni dalla applicazione delle regole. La parte più corposa è quella contenuta sotto la lettera C poiché riporta un dettagliato corpus di norme che debbono trovare applicazione in ogni situazione di navigazione. In particolare è previsto alla regola 5 che su ogni nave debba essere approntato un adeguato servizio di vedetta. La regola 6 invece attiene alla velocità di sicurezza che ogni nave deve tenere a seconda delle circostanze che incontra in navigazione e delle caratteristiche nave stessa (velocità di navigazione, densità del traffico, visibilità, capacità di governo, condimento, immersione, ecc.). Peraltro le regole che rivestono un maggior rilievo sono quelle dalla 13 alla 17. La regola 13 contempla il caso di nave che raggiunga un'altra, disponendo che la nave che "supera" sia obbligata a dare acqua. Peraltro nella regola è anche indicato cosa si intenda per nave che raggiunge un'altra (ossia con direzione maggiore di 22,5 a poppavia al traverso della nave che viene raggiunta) al fine di distinguere tale situazione con quella contemplata dalla Regola 15 (navi con rotte incrocianti). La regola 14 prevede invece che le navi con rotte opposte debbano tenersi discoste accostando entrambe a dritta. La regola 15 contempla la situazione che causa il maggior numero di collisioni in mare ossia quella di due navi che abbiano rotte che si incrociano. In tal caso è previsto che la nave che provenga da dritta abbia la precedenza. Peraltro occorre notare che anche la nave che ha diritto di precedenza ha comunque l'obbligo di manovrare qualora l'altra non lo faccia o non lo faccia in tempo o in maniera tale da non riuscire con la sua sola manovra ad evitare la collisione. È questo un principio che ha ispirato le regole e che trova spazio in molte di esse ossia che, al di là dei diritti che le Colreg assegnano ad una delle due navi, su entrambe grava l'obbligo di evitare la collisione. Non a caso è alquanto improbabile che in situazioni di urto con nave con diritto di precedenza rispetto all'altra, i tribunali assegnino a quest'ultima il 100% di colpa. Le restanti regole, come detto, ineriscono l'uso dei fanali, segnali sonori e luminosi che le navi debbano adottare in caso di particolari situazioni e la cui violazione, in caso di urto, ne causano la responsabilità.



avv. Barbara Pozzolo
Studio Legale Pozzolo

L'Arbitrato

I bisogni delle persone fisiche e giuridiche impegnate nel mondo degli affari sono cambiati nel corso del tempo e, soprattutto in un periodo di crisi quale quello che stiamo vivendo, hanno evidenziato quanto sia importante l'utilizzo di strumenti di risoluzione delle controversie efficaci, rapidi e poco costosi, necessariamente diversi dai procedimenti giudiziari ordinari intentati davanti ai Tribunali. La consapevolezza delle mutate esigenze e la crisi in cui la giustizia italiana versa, hanno dettato negli ultimi decenni numerosi interventi legislativi volti alla cosiddetta degiurisdizionalizzazione (tra gli ultimi, il decreto legislativo 2 febbraio 2006 n. 40 sulla riforma dell'arbitrato e D.l. 28/2010 sulla mediazione in materia civile e commerciale) a favore dei sistemi di risoluzione alternativa delle controversie c.d. ADR. Tali sistemi rimandano ad un ampio raggio di processi risolutivi, che vanno ad affiancare il processo giudiziario, tra questi i più rilevanti sono: la Mediazione e l'Arbitrato. Le parti in lite si avvalgono di questi processi di ADR perché sono veloci, riservati, e meno costosi di un processo ordinario. L'Arbitrato in particolare, è caratterizzato dalla competenza ed esperienza professionale degli arbitri, opportunamente scelti. Le parti stesse, infatti, possono statuire nell'accordo arbitrale le condizioni di nomina degli arbitri: direttamente indicando gli arbitri o indirettamente affidando tale compito ad un specifico soggetto terzo, di individuato (Camere Arbitrali, Presidente del Tribunale, Presidente di un ordine professionale ecc.). In Italia, gli arbitri sono generalmente avvocati o professori di diritto, e sono scelti dalle parti in lite alla luce della loro esperienza e competenza nelle specifiche aree del diritto o tecnica oggetto della controversia. Quando una disputa sta per essere affidata ad un collegio arbitrale, ciascuna parte nomina il proprio arbitro, ed assieme, entrambi gli arbitri, ne nominano un terzo in qualità di presidente del collegio. Sull'accordo delle parti si può anche decidere di affidare la risoluzione della controversia ad un solo arbitro. Ricordiamo tuttavia che per deferire una controversia alla competenza arbitrale è necessario che nel contratto che ha dato origine alla lite o nello statuto sociale vi sia una "clausola arbitrale", o ove tale clausola non sia presente è necessario che le parti sottoscrivano all'insorgere della controversia un accordo in tal senso il "compromesso arbitrale"; tuttavia una volta insorta la lite è poco frequente che le parti si accordino per tale opzione. Le parti quindi nello scegliere l'arbitrato sono consapevoli di perdere la possibilità di adire la giustizia ordinaria. Altro vantaggio dell'arbitrato consiste nel potere della parti di determinare nella clausola arbitrale la procedura che verrà osservata nel giudizio, infatti, nel rispetto della natura "privata e volontaria" del giudizio arbitrale il legislatore si è limitato a dettare poche disposizioni in materia, ma spesso di portata imperativa, ed a rimettere

alla totale autonomia delle parti la regolamentazione della procedura. Nella libera determinazione del giudizio arbitrale a favore delle parti è altresì inclusa la possibilità di determinare la nullità di qualsiasi atto del processo a una specifica previsione contenuta nell'accordo compromissorio. L'art. 829 c.p.c. prevede, infatti, come motivo di nullità del lodo, tra l'altro, proprio l'inosservanza delle forme prescritte espressamente dalle parti a pena di nullità, qualora il vizio non sia in concreto sanato. Appare quindi evidente come le parti abbiano piena e totale autonomia nella gestione della procedura arbitrale. In mancanza di una determinazione delle parti nella convenzione d'arbitrato, con atto scritto separato o nell'atto di nomina, saranno gli arbitri designati, a determinare le forme e la procedura osservare nel procedimento. Spesso vengono altresì richiamati i regolamenti arbitrali precostituiti da organismi e camere di Arbitrato nel caso di arbitrati amministrati. Per lo svolgimento del processo, l'art. 816 bis c.p.c. non pone alcun dettame suppletivo, lasciando da ultimo agli arbitri, in difetto di previsione delle parti, la facoltà di regolare il giudizio nel modo più opportuno fissando le modalità di svolgimento del procedimento. L'unico ed inderogabile limite è dato dall'attuazione del principio del contraddittorio, affinché alle parti stesse siano concesse equivalenti possibilità di difesa, (pena l'impugnabilità del lodo per nullità ex art. 829 cpc). In mancanza di determinazione non vi è quindi applicabilità automatica della disciplina processuale, allo svolgimento del procedimento arbitrale, che potrà essere adottata solo qualora le parti, o in loro mancanza gli arbitri, l'abbiano espressamente voluta (Cass. Civ. 17.2.2011, n. 3917). Senza tuttavia dimenticare che l'arbitrato è stato definito dalla Consulta (C. Cost., 28.11.2001, n. 376) come "un procedimento previsto e disciplinato dal codice di rito preordinato all'applicazione obbiettiva del diritto nel caso concreto, ai fini della risoluzione di una controversia, con le garanzie di contraddittorio e di imparzialità tipiche della giurisdizione civile ordinaria, non differenziandosi lo stesso, per quanto riguarda la ricerca e l'interpretazione delle norme, da quello che si svolge davanti agli organi giurisdizionali statali, posto che a ogni organo giudicante è precluso tanto il potere di disapplicare le leggi, quanto quello di definire il giudizio, applicando leggi di dubbia costituzionalità, con la conseguenza che anche gli arbitri rituali possono e debbono sollevare questione incidentale di legittimità costituzionale delle norme di legge che sono chiamati ad applicare, quando risulti impossibile superare il dubbio attraverso l'opera interpretativa". Infine ricordiamo che altra caratteristica dell'Arbitrato è il criterio esclusivamente giuridico posto a fondamento della decisione degli Arbitri che si pronunceranno altresì esclusivamente sulle richieste formulate dalle parti. L'arbitrato è quindi per definizione lo strumento di ADR più affine al giudizio ordinario. Altro vantaggio dell'Arbitrato rispetto al giudizio ordinario è in termini di tempo "Le parti possono, con la convenzione di arbitrato o con accordo anteriore all'accettazione degli arbitri, fissare un termine per la pronuncia del lodo", i tempi della procedura Arbitrale sono quindi scelti dalle parti ed in mancanza l'art. 820 c.p.c. prevede che per la pronuncia del lodo, il termine di duecentoquaranta giorni dall'accettazione della nomina. Detto termine può essere poi prorogato, prima della sua scadenza, con l'accordo scritto delle parti o in alcuni casi particolari come ad esempio per l'assunzione di prove o consulenza tecniche. Tuttavia, nonostante i vantaggi dell'Arbitrato sul giudizio ordinario siano evidenti tale strumento non ha larga diffusione in quanto poco conosciuto e perché i suoi costi sono spesso considerati onerosi per le parti.



ANDREW NICHOLAS
Clyde & Co.

Innavigabilità ed avaria del motore principale

Il caso "Devon" La sentenza *CHS Inc Iberica SL c. Far East Marine SA* [2012] EWHC 3747 (Comm) ha considerato una serie di questioni relative a reclami del carico, in particolare nel contesto di un'avarìa del motore principale. Le questioni fondamentali interessavano problemi probatori, causalità, innavigabilità, due diligence e quantificazione del danno. I Fatti : I Reclamanti erano proprietari di un carico di mais (14,353.50 ton) caricato a bordo del "Devon" in viaggio da Varna in Bulgaria a Tarragona in Spagna. Solo 90 minuti dopo aver lasciato il porto di caricazione la nave subiva un'avarìa al motore principale e veniva rimorchiata in porto. Non veniva presentato alcun reclamo di Avaria Generale. Le riparazioni necessarie venivano completate e approvate dalla Classe due mesi dopo. Infine la nave arrivava a Tarragona 59 giorni dopo la data in cui avrebbe dovuto arrivare (se non si fosse verificata l'avarìa al motore). All'arrivo, circa 3.000 ton del carico risultavano raggrumate e ammuffite. Tale carico veniva separato dalla parte sana e venduto ad un prezzo ridotto. I proprietari del carico reclamavano la perdita della merce danneggiata, insieme a costi aggiuntivi, tra cui caricazione e scaricazione, costi di deposito e le spese dei legali stranieri. **La mancanza di prove:** Una sorprendente caratteristica di questo caso era la mancanza di prove relative alla causa dell'avarìa al motore e l'estensione dei danni subiti dal motore. Il Giudice riferiva infatti tale questione come "una notevole caratteristica del processo". Quasi tutte le informazioni disponibili erano state riportate in una relazione molto breve sottoscritta dal Direttore di Macchina, la quale confermava soltanto i fatti di base. La prova "mancante" poteva essere riassunta come segue: a) Non vi era testimonianza di alcuna prova, da nessun Ufficiale, membro dell'equipaggio o perito che avesse ispezionato il motore danneggiato a Varna b) Non vi era alcuna indicazione nella sala macchine o osservazione di pressione o di indicatori di temperatura c) Venivano acquisite copie illeggibili di logs/registri non verificati del motore e registrazioni di manutenzione, tuttavia senza alcun dettaglio significante d) non venivano messi a disposizione o fotografate le parti danneggiate del motore ai fini di ispezionarle e) Non vi era alcun report, documento o dichiarazione che ineriva la probabile causa del sinistro f) Non era stata comunicata alcuna prova relativa al Safety Management System, salvo un rapporto della Classe che affermava che "non sono state rivelate carenze nel corso degli indagini" g) Gli armatori avevano ammesso che ci

fosse stato un guasto nel sistema di lubrificazione, ed avevano soltanto sostenuto che fosse un vizio occulto. **Causalità:** Chiaramente la mancanza di una prova affidabile, o qualsiasi prova dettagliata, ha reso il lavoro degli esperti particolarmente difficile. La difficoltà per il Giudice era quella di determinare la probabile causa, in base alle prove limitate a sua disposizione. *Nella sentenza appare evidente che Cooke J non è rimasto affatto sorpreso dall'approccio degli Armatori per quanto riguarda l'obbligo di fornire prove a sostegno, in particolare la mancanza di qualsiasi prova testimoniale, registrazioni, corrispondenza o report relativi a qualsiasi indagine degli Armatori e relativi alla causa del sinistro.* Il Giudice ha ritenuto che questo, come lo chiamava lui, "silenzio-fantasma" intorno a questo tema non poteva che essere dovuto ad una successiva decisione deliberata degli Armatori di non rivelare documenti che potessero avere influito negativamente sul loro caso o, in alternativa, ad una decisione presa al momento per evitare di discutere la causa, nella speranza che questo non avrebbe portato a conclusioni sfavorevoli. **Innavigabilità / due diligence :** La polizza di carico era soggetta alle Regole dell'Aja 1924. Dopo aver considerato le questioni relative alla prova e la spiegazione contraddittoria di ciascuno degli esperti nominati, Cooke J ha sostenuto che sulla base del calcolo delle probabilità, la nave fosse innavigabile all'inizio del viaggio a causa delle condizioni del sistema di raffreddamento ad acqua marina. Inoltre, ha dichiarato che non vi fosse alcun sistema in vigore per l'appropriato monitoraggio delle temperature degli oli lubrificanti o della pressione nei sistemi di raffreddamento. Di conseguenza, la nave era innavigabile anche a causa di tale mancanza di sistemi, il che significava che il sistema di raffreddamento era destinato a fallire e gli oli lubrificanti a surriscaldarsi. I Reclamanti sono quindi riusciti a dimostrare che gli Armatori non esercitarono l'obbligo di rendere la nave navigabile ai sensi dell'articolo III della Regola 1 delle Regole di Aja-Visby. La seconda conclusione in relazione all'innavigabilità era altresì rilevante nel contesto dell'obbligo di *due diligence*. Il Giudice ha ritenuto che è stato impossibile istituire o mantenere un sistema di monitoraggio dei fattori che hanno contribuito al verificarsi del sinistro. Ne consegue che lo stesso aspetto che aveva costituito l'innavigabilità ha di fatto costituito anche una mancanza di *due diligence* da parte degli Armatori nel rendere la nave navigabile. Di conseguenza non era disponibile alcuna difesa per gli Armatori in base all'articolo IV Regola 1 delle Regole di Aja-Visby, in quanto non avevano esercitato la *due diligence* nel rendere la nave navigabile. **Omissione nel procedere a velocità appropriata:** I Reclamanti hanno inoltre sostenuto che gli Armatori hanno violato il loro obbligo nascente dalla polizza di carico di procedere a tutta velocità verso il porto di scaricazione. Anche se la conclusione dell'innavigabilità era sufficiente affinché il reclamo venisse ammesso, il Giudice ha esaminato se si fosse verificata un inadempimento nel procedere al porto di scaricazione in virtù della lunghezza complessiva del viaggio, quando il motivo del ritardo era l'incidente in sé, causato da innavigabilità. Dato che la causa del ritardo del viaggio fu l'avarìa

della nave, verificata a causa della sua innavigabilità, era chiaro che questa era anche la causa del ritardo del viaggio ed il danneggiamento delle merci. J Cooke ha ritenuto che non vi potesse essere un inadempimento separato dell'obbligo di procedere con velocità appropriata, quando la nave non poteva procedere affatto a causa di una precedente inadempimento. **Le questioni sul Quantum :** Due questioni sono sorte in relazione al quantum: la vendita della merce danneggiata ed il costo dei legali stranieri. In relazione al carico, gli armatori hanno sostenuto che il mais danneggiato avrebbe dovuto essere stato mescolato con il restante mais non-danneggiato e venduto a prezzo pieno. Il Giudice ha respinto tale affermazione ritenendola irrealistica. I proprietari del carico avevano accuratamente documentato il sopraluogo e lo smaltimento del carico danneggiato ed ha accettato che questa fosse l'unica azione plausibile che avrebbe potuto essere presa in tali circostanze. Per quanto riguarda le spese per i legali stranieri, sostenute dai Reclamanti per il sequestro della nave in Spagna, gli armatori hanno sostenuto che queste fossero in linea di principio irrecuperabili, così come i costi del procedimento all'estero. Cooke J non ha accettato tale impostazione, in quanto il procedimento in Spagna era stato promosso per ottenere una garanzia del credito. Il giudice ha ritenuto che i costi dell'arresto fossero recuperabili, in quanto conseguenza prevedibile e sufficientemente diretta dell'inadempimento. Quindi la strategia degli Armatori presentava delle difficoltà ed evidenziava alcune lezioni utili per futuri reclami che coinvolgano un'avarìa al motore principale. Tali reclami spesso ingenerano una documentazione significativa, con particolare attenzione ai sistemi di gestione della sicurezza. In questo caso la quasi totale mancanza di prove di sistemi di gestione di sicurezza e manutenzione, ha gettato le basi per una conclusione che ha portato alla mancanza di *due diligence* nel rendere la nave innavigabile. Per quanto riguarda la tattica degli Armatori di nascondere le evidenze sfavorevoli per il loro caso, il giudice è stato molto chiaro ritenendo che, anche se il reclamante ha dovuto costruire il suo caso sull'innavigabilità, avrebbe avuto a sua volta il diritto di "tenere conto della tempistica dell'avarìa del motore principale e l'assenza di prove fornite da parte degli Armatori" nel giungere alle loro conclusioni sulla causalità. Alla fine questa è risultata una tattica che è stata, in ultima analisi, particolarmente positiva per il reclamante. Il riferimento del Giudice alla tempistica dell'avarìa è altresì utile. Chiaramente il fatto che il problema sia sorto dopo soli 90 minuti di navigazione è un aspetto che ha agevolato il reclamante, in un caso in cui vi erano pochissime informazioni disponibili. Anche se questo caso è un esempio estremo, evidenzia l'importanza del procedimento della disclosure in tutti i casi di innavigabilità, ma in particolare in quelli che coinvolgono problemi al motore principale, dove, almeno in teoria, dovrebbero essere disponibili registrazioni dettagliate e tracce cartacee. Un vantaggio dei procedimenti in Inghilterra a questo riguardo è l'elevata importanza attribuita all'obbligo di fornire una disclosure completa delle prove e la possibilità di richiedere provvedimenti del Tribunale per ottenere la produzione di documenti ove necessario. la violazione degli Armatori dei loro obblighi nascenti dalla disclosure in questo caso ha attirato forti critiche da parte del giudice ed ha chiaramente influenzato il risultato.



dr. Giambattista Poggi

Studio Poggi & Associati

DIFFORMITÀ TRA NORMA COMUNITARIA E NAZIONALE ED EFFETTI SULLA VARIAZIONE DI ALIQUOTA I.V.A. DAL 21 AL 22%

Con riferimento alla normativa nazionale, per effetto delle modifiche apportate dalla legge 228/12 all'art.39 del DL 331/93, con decorrenza dall'1 gennaio 2013, i principi generali di determinazione del momento di effettuazione delle operazioni intracomunitarie debbono considerarsi uniformati. Circa la data di effetto della variazione di aliquota IVA (dal 21 al 22% decorrente dall'1 ottobre 2013), secondo la normativa nazionale occorre fare riferimento al momento di effettuazione della operazioni. A sensi del citato art. 39, le cessioni intracomunitarie e gli acquisti intracomunitari di beni si considerano effettuati al momento dell'inizio del trasporto o della spedizione al cessionario o a terzi per suo conto, rispettivamente dal territorio dello Stato o dal territorio dello Stato membro di provenienza, salvo che, per intesa tra le parti, non sia previsto che gli effetti traslativi o costitutivi si producano in un momento successivo alla consegna: in tal caso le operazioni si considerano effettuate nel momento in cui si produrranno tali effetti e comunque dopo il decorso di un anno dalla consegna. Si tralascia la casistica più specifica dei contratti estimatori e simili. L'art. 39 precisa, altresì, che, se anteriormente al verificarsi degli eventi sopra indicati è stata emessa la fattura, l'operazione intracomunitaria si considera effettuata alla data della fattura medesima e limitatamente all'importo fatturato. Con riferimento, invece alla normativa comunitaria, ai fini dell'effetto di variazione dell'aliquota si deve avere riguardo al "momento di esigibilità dell'imposta" che si verifica all'atto di emissione della fattura. In base alle disposizioni comunitarie (combinato disposto dell'art. 93 par. 2 lett. b) e dell'art. 69 della Direttiva 2006/112/CE, come sostituito dall'art. 1, punto 5), Direttiva 13 luglio 2010, n. 2010/45/UE, nel caso di acquisto intracomunitario di

beni, l'IVA diventa esigibile al momento dell'emissione della fattura o alla scadenza del termine di cui all'articolo 222, primo comma, se nessuna fattura è stata emessa entro tale data. Quindi per gli acquisti intracomunitari di beni, la misura del prelievo è stabilita in base al momento in cui l'operazione è effettuata e l'operazione si considera «effettuata» al momento dell'emissione della fattura, se questa avviene prima della partenza dei beni. Pertanto, per effetto ed in conseguenza delle difformità tra normativa nazionale e comunitaria, ad un acquisto di beni partiti da uno Stato UE nel settembre dell'anno 2013, arrivati in Italia e fatturati in ottobre, secondo le regole comunitarie andrebbe applicata l'aliquota del 22%, mentre secondo le regole nazionali andrebbe applicata l'aliquota del 21% al momento dell'integrazione della fattura. Si rammenta, altresì, che il richiamato art. 39, comma 2 del DL 331/93 ha escluso la rilevanza degli acconti versati sugli acquisti di beni intracomunitari e, quindi, per effetto di detta variazione, l'operazione intracomunitaria non si ritiene più effettuata, ancorché nei limiti dell'importo pagato, in caso di anticipazione del corrispettivo. Da segnalare, inoltre, che le predette disposizioni non si applicano alle operazioni di importazione dato che, come prescrive l'art. 201 del Codice doganale comunitario (Reg. CEE n. 2913 /1992), l'obbligazione doganale all'importazione sorge "al momento dell'accettazione della dichiarazione in dogana". Nello specifico, per le importazioni di beni l'aliquota IVA del 22% si applica con riferimento alle operazioni per le quali la dichiarazione doganale è stata accettata successivamente al 1° ottobre 201. Ai fini della registrazione si rammenta che la fattura ricevuta deve essere integrata e annotata entro il 15 del mese successivo a quello in cui è ricevuta, con riferimento al mese precedente e che i termini di registrazione sul registro Iva degli acquisti non sono più necessariamente allineati a quelli di registrazione sul registro Iva delle vendite, dato che si può usufruire dei termini ordinari. Occorre inoltre ricordare come anche il cessionario non residente debba prestare particolare attenzione al momento di partenza dei beni, dato che da tale momento decorrono i termini per la regolarizzazione dell'operazione nel caso in cui non abbia ricevuto la fattura. In tal caso entro il secondo mese successivo a quello di partenza dei beni, il cessionario dovrà emettere entro il 15 del terzo mese successivo un'autofattura che deve essere annotata entro lo stesso termine, ma con riferimento al mese precedente. Così, nel caso in cui la merce sia partita a settembre e il cessionario non abbia ricevuto la fattura, lo stesso dovrà emettere autofattura entro il 15 dicembre, e questa dovrà confluire nella liquidazione di novembre ma l'operazione

sconterà Iva al 21%, perché effettuata a settembre.

Principali scadenze fiscali per le imprese dall'1 novembre al 16 dicembre 2013

18-11-13 Emissione e registrazione delle fatture differite relative a beni consegnati o spediti nel mese solare precedente e risultanti da d.d.t.

18-11-13 Contribuenti Iva mensili/trimestrali: liquidazione e versamento dell'Iva relativa al mese precedente/III trimestre del 2013.

18-11-13 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 18 novembre 2013

18-11-13 Per i sostituti di imposta: versamento ritenute alla fonte sui redditi di lavoro dipendente, assimilati e di lavoro autonomo e/o su redditi da provvigione corrisposti nel mese precedente.

25-11-13 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.

30-11-13: Comunicazione mensile delle cessioni di beni e delle prestazioni di servizi di importo superiore a euro 500 effettuate e ricevute, registrate o soggette a registrazione, nei confronti di operatori economici aventi sede, residenza o domicilio in Paesi c.d. "black-list" in via telematica all'Agenzia delle Entrate.

16-12-13 Emissione e registrazione delle fatture differite relative a beni consegnati o spediti nel mese solare precedente e risultanti da d.d.t.

16-12-13 Contribuenti Iva mensili: liquidazione e versamento dell'Iva relativa al mese precedente.

16-12-13 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 dicembre 2013

16-12-13 Per i sostituti di imposta: versamento ritenute alla fonte sui redditi di lavoro dipendente, assimilati e di lavoro autonomo e/o su redditi da provvigione corrisposti nel mese precedente.



LexTrasporti

Mensile di diritto divulgativo



Siamo noi.