



STUDIO LEGALE RIGHETTI

ASSOCIAZIONE TRA PROFESSIONISTI

P.IVA E C.F. 02905400103

WWW.STUDIOLEGALERIGHETTI.IT

NOVITÀ GIURISPRUDENZIALI CIRCOLARE N. 01/17 (1° SEMESTRE 2017)

POLIZZA DI CARICO – RICHIAMO AL CHARTERPARTY CONTENENTE CLAUSOLA ARBITRALE PER ARBITRATO ESTERO – EFFICACIA DELLA CLAUSOLA ARBITRALE ANCHE NEI CONFRONTI DEL TERZO POSSESSORE DELLA POLIZZA DI CARICO - ESIGENZA DI UNA *RELATIO PERFECTA*

TRIBUNALE DI RAVENNA – sentenza del 16 febbraio 2017

Il Tribunale di Ravenna, chiamato a pronunciarsi su un reclamo per ammanco di merci promosso contro il vettore marittimo dal portatore della polizza di carico/destinatario della merce ha in questo caso escluso la competenza giurisdizionale dei giudici italiani in favore degli arbitri inglesi. Il caso era il seguente.

In data 4 aprile 2013 era stato stipulato un contratto di noleggio (*charterparty*) tra armatore della nave e noleggiatore/mittente della merce imbarcata; detto contratto di noleggio conteneva una clausola arbitrale che deferiva in via esclusiva ad arbitri inglesi la giurisdizione a decidere su eventuali controversie insorte tra le parti.

Le polizze di carico, successivamente emesse e redatte su formulario CONGENBILL 2002, recavano sul fronte l'annotazione "*Freight payable as per charterparty dated 4th April 2013*" e sul retro la clausola "*All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated*".

In generale, perché la clausola arbitrale contenuta nel *charterparty* sia vincolante anche per il possessore della polizza di carico (estraneo al contratto di noleggio), la giurisprudenza italiana richiede la c.d. "*relatio perfecta*", ossia che il richiamo nella polizza di carico a tale *charterparty* ed alla clausola arbitrale ivi contenuta sia completo e chiaro.

Nel caso in esame i giudici di Ravenna hanno ritenuto vincolante la clausola arbitrale anche rispetto al possessore della polizza di carico, in quanto la stessa richiama nel frontespizio il *charterparty*, con espressa indicazione della data di stipula, e nel retro tutti i relativi termini compresa, appunto, la clausola arbitrale.

Fosse invece mancato nella polizza di carico un espresso richiamo anche alla clausola arbitrale contenuta nel *charterparty* (e vi fosse stato, ad esempio, un richiamo solamente generico al *charterparty*), tale clausola sarebbe stata allora considerata del tutto inefficace e non vincolante per il possessore della polizza di carico/destinatario della merce in quanto soggetto estraneo al contratto di noleggio.

HEAD OFFICE

GENOVA

PIAZZA CORVETTO 1/7
16122 GENOVA
TEL. 010.831.81.81
FAX. 010.831.75.04

GENOVA@STUDIOLEGALERIGHETTI.IT

MILANO

VIA MANARA 5
20122 MILANO
TEL. 02.54.11.86.57
FAX. 010.831.75.04

GENOVA@STUDIOLEGALERIGHETTI.IT

LA SPEZIA

VIALE ITALIA, 121/8
18124 LA SPEZIA
TEL. 010.831.81.81
FAX. 010.831.75.04

RIGHLAW@TIN.IT

IN COLLABORAZIONE:

TRIESTE

AVV. MASSIMILIANO RIMABOSCHI
VIALE XX SETTEMBRE, 12
34125 TRIESTE
TEL. 040.064.17.02
FAX. 040.064.07.96

* * *

DOGANA – RAPPRESENTANZA INDIRECTA – FALLIMENTO DELL'IMPORTATORE – NATURA PRIVILEGIATA DEI DIRITTI DOGANALI ANTICIPATAMENTE VERSATI**CORTE DI APPELLO DI MILANO – sentenza n. 681 del 20 febbraio 2017**

Si tratta di un'interessante pronuncia della Corte di Appello di Milano - emessa a conclusione di un contenzioso seguito direttamente dal nostro Studio - che, in sede di procedura fallimentare dell'importatore, ha chiarito che il credito vantato dal dichiarante doganale verso l'importatore/mandante per il rimborso dei diritti doganali anticipati per suo conto alla Dogana ha la stessa natura privilegiata del credito originariamente vantato dall'Amministrazione doganale verso l'importatore.

I giudici, in particolare, hanno rimarcato come il dichiarante doganale, ove agisca in Dogana come rappresentante indiretto per conto dell'importatore, sia per legge co-obbligato e responsabile in solido con l'importatore per il debito doganale.

Se, in tal caso, il rappresentante doganale indiretto versa direttamente i diritti doganali dovuti all'importazione, esso paga quindi un debito che *"essendo tenuto con altri o per altri al pagamento ha interesse a soddisfare"* e, di conseguenza, ai sensi dell'art. 1203, n. 3, del codice civile (*"surrogazione legale"*) subentra e si surroga automaticamente nel medesimo credito di natura privilegiata che la Dogana vantava verso l'importatore/proprietario ed obbligato principale per i diritti doganali.

* * *

DOGANA – CERTIFICATO "FORM A" RILASCIATO A POSTERIORI DALLE AUTORITA' DEL PAESE ESPORTATORE NELL'AMBITO DEL SISTEMA DELLE PREFERENZE DAZIARIE GENERALIZZATE – OBBLIGO ATTIVAZIONE PROCEDURA DI COOPERAZIONE IN CASO DI CONTESTAZIONE DEL DOCUMENTO DA PARTE DELLA DOGANA ITALIANA**CORTE DI CASSAZIONE - sentenza n. 5997 dell'8 marzo 2017**

Sempre in materia doganale ecco una pronuncia emessa dalla nostra Corte di Cassazione in tema di certificati di origine (*Form A*) emessi "a posteriori" dal paese di esportazione dopo l'avvenuta emissione di un primo certificato ritenuto però inidoneo.

In questo caso, la Dogana italiana aveva autonomamente negato la preferenza daziaria all'importatore in quando l'originario *Form A* risultava per essa irregolare e

anche il secondo *Form A*, emesso *a posteriori* dalle autorità del paese di esportazione (Emirati Arabi Uniti) presentava alcune irregolarità.

La Dogana, in particolare, aveva respinto unilateralmente il certificato senza attivare la procedura di cooperazione tra Stati prevista dalla normativa comunitaria e quindi omettendo di rispedire alle autorità del paese di esportazione il secondo *Form A*, specificando le ragioni del rifiuto e chiedendo chiarimento al riguardo.

La Corte ha, tuttavia, chiarito che la cooperazione amministrativa tra autorità del paese di esportazione e quello di importazione è imprescindibile in quanto diretta anche ad individuare l'imputabilità dell'inesattezza del certificato; se infatti l'errore dipende dalle autorità del paese di esportazione, l'importatore, come noto, può comunque chiedere lo sgravio ai sensi dell'art. 220 del Codice Doganale Comunitario (*buona fede*).

Nel caso di specie, la Cassazione ha quindi censurato la condotta della Dogana e perciò annullato l'atto impositivo in quanto l'Amministrazione avrebbe potuto disapplicare il trattamento daziario preferenziale soltanto dopo aver prima attivato la procedura cooperativa con le autorità del paese di esportazione, così come previsto dalle norme comunitarie.

* * *

CONTRATTO DI TRASPORTO INTERNAZIONALE – CARICAZIONE DELLA MERCE IN DIVERSO CONTENITORE E CONSEGUENTE ERRATO INSTRADAMENTO – RESPONSABILITÀ DEL VETTORE

CORTE DI CASSAZIONE – ordinanza n. 6483 del 14 marzo 2017

La Corte di Cassazione si è recentemente espressa su un caso di errato instradamento di una partita di strumenti musicali destinata al Giappone ma caricata per sbaglio all'interno di un diverso container poi spedito in Algeria e ivi sequestrato dall'autorità locale.

La società mittente aveva citato in giudizio il vettore per i conseguenti danni patiti e la Corte di Cassazione, confermando i due precedenti gradi di giudizio, ha definitivamente condannato quest'ultimo, stabilendo che sarebbe spettato all'autista dell'automezzo controllare che nel container messo a disposizione fosse stata caricata la merce effettivamente destinata al Giappone. Secondo la Cassazione, infatti, il vettore era l'unico soggetto ad avere piena conoscenza, in base alla lettera di vettura a sue mani, dei dati della spedizione ed avrebbe quindi dovuto assicurarsi che il carico destinato in Giappone fosse caricato all'interno del corretto container.

La Corte ha altresì rimarcato che una tale attività di controllo da parte del vettore, tramite il proprio autista, non è un elemento estraneo all'esecuzione del trasporto, ma costituisce un'obbligazione accessoria necessaria al raggiungimento dello scopo del contratto.

Ove questo controllo non avvenga o sia insufficiente, secondo la Corte, potrebbe essere ravvisata addirittura una "colpa grave" del vettore (con conseguente non applicazione dei limiti di responsabilità vettoriale), trattandosi di "un controllo elementare" finalizzato semplicemente a verificare "la corrispondenza fra il container indicato nella lettera di vettura e quello in cui la merce da trasportare viene effettivamente caricata".

La Corte, tuttavia, appare adottare una visione molto semplicistica delle operazioni di carico e riempimento dei containers. Sicuramente il principio qui affermato dalla Corte non potrà certamente trovare applicazione nell'ipotesi di container consegnato al vettore già riempito e sigillato (condizioni FCL/FCL), in quanto l'autista non avrebbe in quel caso alcuna concreta possibilità di verificarne l'effettivo contenuto. Nella pratica, poi, esistono altre situazioni ove, pur non trattandosi di contenitori già chiusi e sigillati, l'autista non ha comunque la materiale possibilità di presenziare alle operazioni di carico.

Stante l'orientamento assunto con questa decisione dalla Suprema Corte, spetterà quindi al vettore, in tali ultime ipotesi, cautelarsi sufficientemente al fine di non incorrere in possibili responsabilità personali, se del caso anche sollevando riserve scritte al mittente circa l'impossibilità del proprio autista di presenziare alle - e verificare personalmente le - operazioni di carico e di riempimento del container.

* * *

DOGANA – RAPPRESENTANZA INDIRECTA – RESPONSABILITA' SOLIDALE DEL RAPPRESENTANTE – PRESUPPOSTI

COMMISSIONE TRIBUTARIA PROVINCIALE DI MILANO – ordinanza n. 2585 del 30 marzo 2017

Interessante decisione dei giudici tributari di Milano chiamati ad esprimersi ancora una volta sulla responsabilità solidale per il debito doganale del dichiarante che presenta la dichiarazione doganale quale rappresentante indiretto dell'importatore/suo mandante.

Come è noto, la Corte di Cassazione considera, in linea di massima, il dichiarante doganale che opera tramite rappresentanza indiretta (ossia agendo in nome proprio ma per conto dell'importatore), responsabile in solido con l'importatore per il pagamento di tutti i diritti doganali.

Con la sentenza in esame i giudici tributari di Milano hanno però stabilito che la solidarietà del rappresentante doganale indiretto può sussistere unicamente qualora lo stesso abbia avuto piena conoscenza (e volontà) della non correttezza della dichiarazione o se, quanto meno, avrebbe dovuto averne per via della sua professionalità.

La Commissione Tributaria di Milano, scostandosi con ciò dall'orientamento principale seguito dalla nostra Corte di Cassazione, ha poi aggiunto che, imporre *ex lege* il pagamento di un debito doganale ad un soggetto a cui non è imputabile alcuna colpa per l'errata o falsa dichiarazione doganale, significherebbe introdurre una responsabilità oggettiva a suo carico, che però è stata eliminata dall'ordinamento comunitario. Secondo i giudici occorrerebbe quindi, in questo caso, escludere una responsabilità solidale del dichiarante doganale. Sarà pertanto importante monitorare i prossimi orientamenti giurisprudenziali su questa delicata e discussa questione.

* * *

CONTRATTO DI TRASPORTO – TERMINE DI CONSEGNA TASSATIVO – RITARDO NELLA CONSEGNA – PERDITA DI CHANCE – RISARCIMENTO DEL DANNO - PRESUPPOSTI

CORTE DI CASSAZIONE – sentenza n. 9571 del 13 aprile 2017

I giudici della nostra Suprema Corte hanno in questa decisione considerato un reclamo di natura economica per "perdita di *chance*".

In particolare, una società aveva promosso una causa contro un noto corriere per aver questi consegnato in ritardo alcuni plichi di documenti che gli avrebbero consentito – qualora tempestivamente recapitati – di partecipare a due gare di appalto indette dalla Pubblica Amministrazione.

La Corte di Cassazione ha chiarito, in via generale, che il danno patrimoniale derivante da "perdita di *chance*" è risarcibile unicamente nel caso in cui sussista un pregiudizio certo che consiste nella "*perdita di una possibilità attuale*" e soltanto se colui che ne chiede il risarcimento dimostra, con prove rigorose ed elementi oggettivi, la *chance* perduta. Il risarcimento in parola può essere, in altri termini, riconosciuto solo quando sia data la prova che la "*chance*" perduta aveva la certezza o l'elevata probabilità di avveramento, il tutto da desumersi in base ad elementi certi ed obiettivi.

Nel caso in esame, la Corte di Cassazione, pur ritenendo il corriere responsabile del ritardo, ha tuttavia escluso il diritto del danneggiato al risarcimento dei danni da perdita di *chance*, in quanto questi non aveva fornito sufficienti prove al riguardo. Il corriere è però stato condannato a rimborsare il costo della spedizione dei plichi.

* * *

DOGANA – RAPPRESENTANZA IN DOGANA – RESPONSABILITA' SOLIDALE DEL RAPPRESENTANTE INDIRETTO – OBBLIGO O MERA FACOLTA' DELLA DOGANA DI ATTIVARE LA RESPONSABILITA' SOLIDALE DEL DICHIARANTE DOGANALE**CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA - sentenza del 18 maggio 2017 (Causa n. 154/16)**

Sempre con riferimento al tema della responsabilità solidale del rappresentante doganale indiretto, si segnala un'ulteriore pronuncia, questa volta della Corte di Giustizia europea, chiamata ad esaminare il caso della perdita di merce assoggettata al regime del transito comunitario esterno.

Attivata la procedura di riscossione dei dazi relativi alla merce perduta, la Corte di Giustizia Europea è stata chiamata a chiarire se, in base alla normativa comunitaria, l'Amministrazione doganale di uno Stato membro abbia l'obbligo oppure la facoltà di considerare responsabili in solido tutti i soggetti ritenuti responsabili dell'obbligazione doganale insieme all'obbligato principale, ossia l'importatore.

Nel caso di specie è stato, in particolare, richiesto alla Corte se la Dogana lettone fosse tenuta ad attivare la procedura di riscossione anche nei confronti del dichiarante doganale/co-obbligato in solido con l'importatore o se avesse invece la semplice facoltà, in via del tutto discrezionale, di farlo.

La Corte di Giustizia ha quindi precisato che il Codice Doganale Comunitario non prevede un espresso obbligo al riguardo a carico dell'Amministrazione Doganale. Quest'ultima, in altre parole, può sempre decidere discrezionalmente, a seconda dei casi e delle circostanze specifiche della fattispecie, se rivolgere o meno la propria pretesa anche verso soggetti diversi dall'importatore, ossia diversi dall'obbligato principale.

* * *

ASSICURAZIONE – FURTO DI NATANTE – VESSATORIETA' DI CLAUSOLA DI ESCLUSIONE DELL'INDENNIZZO – INSUSSISTENZA**CORTE DI CASSAZIONE – sentenza n. 14280 dell'8 giugno 2017**

In relazione al furto di un natante, la Corte di Cassazione si è nuovamente espressa sulla natura delle clausole assicurative che subordinano la garanzia assicurativa all'adozione di specifiche misure di sorveglianza del bene assicurato.

Nel presente caso, l'assicurato aveva ormeggiato il proprio gommone in una baia antistante una spiaggia turistica e, nonostante, a suo dire, lo avesse costantemente tenuto sotto controllo, lo stesso gli era stato sottratto da ignoti.

L'assicurato si era però visto negare l'indennizzo sulla base di una clausola del contratto di assicurazione che prevedeva l'esclusione dell'indennizzo nel caso di furto del natante avvenuto fuori da un porto e privo di sorveglianza ininterrotta. La Corte di Cassazione ha stabilito in questa decisione che una tale clausola non riveste natura vessatoria né abusiva, non determinando ex se un eccessivo squilibrio tra i diritti ed i doveri delle parti. Sempre secondo la nostra Suprema Corte, tale clausola, in realtà, semplicemente individua e delimita meglio l'oggetto del contratto di assicurazione ed il rischio dell'assicuratore stesso. Correttamente, secondo i giudici di legittimità, la Compagnia di Assicurazione si è quindi rifiutata di pagare l'indennizzo.

* * *

**CONTRATTO DI TRASPORTO MULTIMODALE – DANNI ALLA MERCE –
CONTRATTO DI ASSICURAZIONE – NOZIONE DI “PORTO DEFINITIVO DI
SBARCO” – NATURA DELLA CLAUSOLA**

CORTE DI CASSAZIONE – sentenza n. 15646 del 23 giugno 2017

La Corte di Cassazione ha avuto modo di esaminare un contenzioso assicurativo piuttosto peculiare. Nel caso di specie, era stato infatti organizzato il trasporto di un'autogrù da Milano a Casoria; il trasporto era stato suddiviso in una prima tratta terrestre da Milano al porto di Genova, in una seconda tratta marittima dal porto di Genova a quello di Napoli ed in un'ultima tratta terrestre da porto di Napoli sino alla destinazione finale di Casoria.

I trasporti terrestri erano stati assicurati con una polizza “danni alle merci” specifica, mentre il trasporto marittimo con una polizza “danni alle merci” separata, sempre però presso la medesima compagnia assicuratrice.

Al momento del ritiro della autogrù nel porto di Napoli, la stessa, partita integra da Genova, risultava tuttavia presentare gravi danneggiamenti; non veniva peraltro chiarito se l'autogrù si fosse danneggiata durante la navigazione o dopo lo sbarco della stessa nel porto.

L'assicurato richiedeva il rimborso dei danni alla compagnia di assicurazione in forza della polizza che assicurava il bene durante la tratta marittima osservando come, quand'anche il danno si fosse verificato mentre la autogrù si trovava già giacente in banchina nel porto di Napoli, la relativa copertura non cessasse automaticamente al momento dello sbarco della merce ma proseguisse per ulteriori 60 giorni.

La compagnia di assicurazione si opponeva alla richiesta negando l'applicabilità, nella circostanza, della proroga di 60 giorni. Secondo la compagnia il contratto ammetteva, è vero, una tale proroga, ma solo nell'ipotesi di merce scaricata “*nel porto definitivo di sbarco*”; nel caso in esame, invece, a detta della compagnia

stessa, Napoli non era il porto definitivo di scarico essendo in realtà Casoria la destinazione finale del macchinario.

La Corte di Cassazione, respingendo le argomentazioni difensive dei legali della compagnia assicuratrice, ha quindi chiarito che il termine "*porto definitivo di sbarco*" andava necessariamente riferito al luogo di destinazione finale del trasporto marittimo (e della copertura assicurativa *ad hoc*), restando invece indifferente la circostanza che l'autogrù dovesse poi percorrere un ulteriore tratto via terra, governato da una diversa e distinta polizza assicurativa. Secondo i giudici di legittimità, va infatti tutelata la comune volontà delle parti, ossia quella di garantire, tramite due differenti polizze assicurative, la piena copertura del macchinario durante l'intero trasferimento via terra/mare/terra.