



STUDIO LEGALE RIGHETTI

ASSOCIAZIONE TRA PROFESSIONISTI

P.IVA E C.F. 02905400103

WWW.STUDIOLEGALERIGHETTI.IT

NOVITÀ GIURISPRUDENZIALI CIRCOLARE N. 01/21 (1° SEMESTRE 2021)

SOMMARIO

▪ Diritto Marittimo

-Corte di Appello di Genova – sentenza del 22 marzo 2021 (Responsabilità del gestore di porto turistico per furto di unità ormeggiata)

▪ Diritto dei Trasporti, della Logistica e delle Spedizioni

-Tribunale di Perugia – sentenza del 7 gennaio 2021 (Responsabilità dello spedizioniere per costi di *demurrage/detention* e portuali per ritardata ritiro della merce in porto)

-Corte d'Appello di Milano – sentenza del 3 febbraio 2021 (Responsabilità del vettore terrestre per la custodia della merce – quando termina)

-Corte d'Appello di Milano – sentenza del 17 febbraio 2021 (Trasporto aereo con fasi del trasferimento via terra – applicabilità a tali fasi via terra del regime di responsabilità del vettore aereo previsto dalla Convenzione di Montreal del 1999 - criteri)

-Tribunale di Torino – sentenza dell'11 marzo 2021 (Responsabilità del vettore terrestre internazionale – furto della merce durante una brevissima sosta del mezzo)

-Corte di Giustizia Europea - sentenza del 24 marzo 2021 (sanzioni amministrative – mancanza a bordo di più fogli del cronotachigrafo durante un controllo di polizia)

▪ Diritto Doganale

- Commissione Tributaria Provinciale di Genova – sentenza del 16 gennaio 2021 (revisione doganale per dazi “antidumping” – indagini OLAF – possibili limiti)

- Commissione Tributaria Regionale di Milano – sentenza del 17 giugno 2021 (revisione doganale per “Royalties” - criteri di accertamento del controllo del Licenziante sul produttore extra UE)

HEAD OFFICE

GENOVA

PIAZZA CORVETTO 1/7

16122 GENOVA

TEL. 010.831.81.81

FAX. 010.831.75.04

GENOA@STUDIOLEGALERIGHETTI.IT

MILANO

VIA MANARA 5

20122 MILANO

TEL. 02.54.11.86.57

FAX. 010.831.75.04

GENOA@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

DIRITTO MARITTIMO

CONTRATTO DI ORMEGGIO TURISTICO – RESPONSABILITA' DEL GESTORE PER MANCATA CUSTODIA DELL'UNITA'

CORTE DI APPELLO DI GENOVA - sentenza del 22 marzo 2021

Interessante pronuncia della Corte di Appello di Genova avente ad oggetto un caso di furto di un'imbarcazione avvenuto all'interno di un porto turistico.

La Corte di Appello, va subito segnalato, ha qui infine escluso la responsabilità del gestore del porto turistico.

Secondo la Corte, e ciò in conformità ad un orientamento giurisprudenziale piuttosto consolidato, il contratto di ormeggio turistico di un'imbarcazione ha infatti ad oggetto, in linea di principio, la sola e semplice messa a disposizione dell'utilizzatore del "posto barca", ossia l'assegnazione di un delimitato spazio acqueo, dietro corrispettivo di un prezzo

La prova che il contratto abbia invece ad oggetto, oltre alla semplice utilizzazione delle strutture ai fini dell'attracco e della sosta, anche la custodia dell'imbarcazione da parte del gestore portuale spetta quindi al proprietario/utilizzatore dell'imbarcazione.

Nel caso di specie, peraltro, il contratto di ormeggio sottoscritto dal danneggiato escludeva espressamente, nelle sue condizioni generali, qualsiasi obbligo di custodia dell'unità da parte del gestore del porto.

E una tale esclusione, seppur contenuta in condizioni generali predisposte unilateralmente dallo stesso gestore, è stata ritenuta pienamente valida e vincolante dalla Corte genovese, seppur non specificatamente approvata per iscritto dal danneggiato, in quanto non vessatoria.

La Corte di Appello, più in generale, nel respingere quindi la richiesta di risarcimento svolta contro il gestore del porticciolo ha inoltre rimarcato che anche nel caso in cui sia prevista, in un contratto di ormeggio, la fornitura da parte del gestore di servizi ulteriori rispetto alla sola concessione dello spazio - ad esempio il servizio di assistenza alle operazioni di ormeggio e disormeggio e di asportazione dei rifiuti o ancora, a fronte del pagamento di un corrispettivo aggiuntivo, il servizio di pulizia a bordo o di rifornimento di carburante – ciò non implica, automaticamente, che il gestore abbia assunto anche l'obbligo di custodia dell'imbarcazione.

* * *

DIRITTO DEI TRASPORTI, DELLA LOGISTICA E DELLE SPEDIZIONI

CONTRATTO DI TRASPORTO MARITTIMO – RITARDATA RESTITUZIONE DEI CONTAINERS ALLA COMPAGNIA MARITTIMA – RESPONSABILITA' DELLO SPEDIZIONIERE PER DETENTION-DEMURRAGE

TRIBUNALE DI PERUGIA – sentenza del 7 gennaio 2021

Il Tribunale di Perugia, all'esito di una lunga controversia seguita direttamente dal nostro studio, si è pronunciato sulla richiesta di una compagnia marittima rivolta ad una società di spedizione da noi seguita e relativa al pagamento di costi di *detention/demurrage* (controstallie) maturati a seguito della protratta giacenza di 27 contenitori nel porto di sbarco.

In questo caso si trattava di molti contenitori giunti dal Golfo Persico in un porto italiano e qui rimasti giacenti perché non ritirati dal ricevitore e, successivamente, sottoposti a sequestro dall'autorità giudiziaria penale.

In questo caso il nostro cliente aveva agito quale spedizioniere "di destino" con l'incarico di svincolare la merce una volta giunta nel porto italiano.

In particolare il destinatario effettivo italiano aveva fornito alla compagnia marittima una propria formale dichiarazione scritta con cui la autorizzava a rilasciare permanente la merce in arrivo al nostro assistito indicandolo quale unico soggetto titolato a occuparsi delle pratiche di svincolo e di sdoganamento della stessa e a pagare le relative spese per suo conto.

Inoltre, per una controversia nel frattempo insorta tra il mittente arabo e il destinatario italiano, il primo aveva espressamente richiesto alla compagnia marittima di modificare alcune polizze di carico già emesse, i cui originali erano ancora in mano allo stesso mittente saudita, per indicare quale nuovo destinatario lo spedizioniere italiano (nostro cliente) al posto del destinatario italiano originale; correzione che era stata regolarmente effettuata dalla compagnia marittima con l'autorizzazione del medesimo spedizioniere.

La richiesta della compagnia marittima, con specifico riguardo allo spedizioniere italiano nostro assistito, includeva sia le *detention/demurrages* maturate sui contenitori fermi che il rimborso delle *storages* portuali.

Secondo detta compagnia marittima, infatti, lo spedizioniere italiano doveva considerarsi personalmente debitore nei suoi confronti in quanto (i) per determinate polizze di carico risultava, a seguito di correzione, direttamente indicato quale destinatario/ricevitore della merce, (ii) in relazione a tutti i trasporti lo stesso era stato comunque espressamente e in via permanente indicato dal destinatario quale unico soggetto legittimato a svincolare la merce in arrivo nel porto e ciò ne avrebbe determinato la qualifica di "merchant" in forza delle condizioni generali apposte nel retro delle polizze di carico, e quindi obbligato contrattualmente.

Il Tribunale, uniformandosi ad analogo principio sancito nel recente passato dalla Corte di Cassazione con le sentenze nn. 12888/2009 e 4900/2011 (si veda al riguardo le nostre precedenti circolari nn. 1/18 e 1/19), ha preliminarmente ribadito, in linea generale, che il contratto con il quale il vettore marittimo fornisce a terzi i propri contenitori per il trasporto è da considerarsi un vero e proprio contratto di locazione di beni mobili, perciò autonomo ed indipendente rispetto al contratto di trasporto della merce e non rientrante tra le cd. prestazioni accessorie.

Detto contratto di locazione permane quindi anche dopo che la merce trasportata e arrivata a destino e fino a quando il contenitore, oggetto di locazione, non venga restituito vuoto alla compagnia marittima.

Il Tribunale ha poi escluso che l'eventuale obbligo personale dello spedizioniere italiano verso la compagnia marittima potesse sorgere dalla sola dichiarazione con cui lo stesso era stato delegato dal destinatario effettivo a effettuare il disbrigo di tutte le pratiche di svincolo e di sdoganamento della merce in Italia e ciò in quanto tale delega, ad avviso del giudice, doveva comunque considerarsi pur sempre rilasciata a nome e per conto della società destinataria senza, perciò, implicare un'assunzione di impegni e obblighi personali dello spedizioniere italiano delegato direttamente verso la compagnia marittima.

Diversamente, ha affermato il tribunale, si sarebbe attribuito ad una generica dichiarazione di rilascio - essenzialmente funzionale alla gestione delle pratiche di sdoganamento - la natura formale di atto costitutivo di una obbligazione personale del delegato, e ciò al di fuori di qualsiasi previsione normativa.

Né una responsabilità personale e diretta dello spedizioniere verso la compagnia marittima poteva derivare, sempre secondo il giudice, dal fatto che lo stesso avesse ad un certo punto accettato di essere indicato quale "*consignee*" in molte polizze di carico al posto del destinatario originale; anche tale richiesta, a ben vedere, era stata anch'essa dettata più da esigenze organizzative e pratiche che non da una reale volontà delle parti di modificare la natura ed il ruolo contrattuale ricoperto dallo spedizioniere che pur sempre rimaneva unicamente il soggetto delegato ad effettuare le operazioni di svincolo per conto della sola società acquirente ed effettiva destinataria.

E quanto sopra a maggior ragione considerato che detto spedizioniere non aveva mai avuto materialmente la disponibilità degli originali delle polizze di carico, né a quel punto aveva potuto procedere al ritiro della merce in quanto già sottoposta, oramai, ad un sequestro giudiziario penale.

Diversamente, secondo il tribunale, si sarebbero estesi gli effetti del trasporto marittimo - e delle relative condizioni generali di contratto - ad un soggetto terzo (lo spedizioniere di destino, appunto) che di quel trasporto marittimo non era parte contrattuale sin dall'origine, in quanto non destinatario e acquirente della merce trasportata, e che non aveva comunque mai avuto materialmente il possesso degli originali delle polizze di carico.

Il Tribunale, infine, ha in linee generali chiarito che la compagnia marittima che pretende il rimborso dei costi portuali (cd. "*storages*") per la giacenza della merce nel porto deve

comunque necessariamente dimostrare di aver effettivamente ricevuto il relativo addebito dal terminal portuale e di averlo pagato.

* * *

CONTRATTO DI TRASPORTO TERRESTRE – RESPONSABILITA' DEL VETTORE PER LA CUSTODIA DELLA MERCE – QUANDO TERMINA

CORTE DI APPELLO DI MILANO – sentenza del 3 febbraio 2021

La Corte di Appello di Milano, con questa decisione, ha avuto modo di chiarire che gli obblighi del vettore in forza del contratto di trasporto non si limitano al solo trasferimento della merce da un luogo ad un altro ma implicano anche la custodia ininterrotta della merce dal momento in cui la stessa viene ricevuta dal vettore (o suo ausiliario/delegato) a quando questi la riconsegna materialmente al destinatario (o suo ausiliario/delegato). Anche le eventuali fasi di "sosta o deposito" temporanea della merce nei magazzini del vettore, in attesa della conclusione del viaggio e/o della consegna al destinatario, sono sempre strumentali alla completa esecuzione del trasporto.

La responsabilità del vettore, correlata al suo dovere di vigilare sulle merci a lui affidate, si esaurisce perciò, secondo i giudici ambrosiani, soltanto una volta che la merce è stata da lui materialmente consegnata al destinatario contrattualmente legittimato a riceverla e/o beninteso a un soggetto da quest'ultimo incaricato per tale operazione.

Il fatto, poi, che le operazioni doganali relative alle merci trasportate non siano state per qualche ragione ancora perfezionate non evita che l'obbligo di custodia su di esse del vettore venga comunque meno se le stesse sono stata materialmente consegnate ad un soggetto incaricato del ritiro dal destinatario.

* * *

CONTRATTO DI TRASPORTO AEREO – RESPONSABILITA' DEL VETTORE IN BASE ALLA CONVENZIONE DI MONTREAL DEL 1999 – SI APPLICA ANCHE ALLE FASI DEL TRASPORTO VIA TERRA OVE NON SIA CERTO IL MOMENTO IN CUI SI E' VERIFICATO IL DANNO O LA PERDITA DELLA MERCE

CORTE DI APPELLO DI MILANO – sentenza del 17 febbraio 2021

La Corte di Appello di Milano è stata qui chiamata ad esprimersi su un reclamo verso uno spedizioniere-vettore avente ad oggetto su un furto parziale di merce durante un trasporto.

Si trattava, in particolare, di un trasporto principalmente aereo di colli contenenti accessori di moda dall'Italia agli USA che prevedeva anche un breve tratto iniziale via terra logicamente strumentale al ritiro della merce dal magazzino del mittente e suo trasferimento all'aeroporto di partenza.

A destino era stato poi accertato l'ammanco di una parte del carico, trafugata verosimilmente durante una delle diverse fasi del trasporto.

La Corte ha accolto il reclamo e condannato lo spedizione-vettore applicando, tuttavia, i limiti di responsabilità vettoriali previsti dalla Convenzione di Montreal del 1999 sul trasporto aereo internazionale.

La Corte, infatti, ha ritenuto applicabili tali limiti all'intero trasporto in quanto il soggetto danneggiato non era stato in grado di provare che la perdita parziale di merce fosse invece avvenuta durante l'iniziale trasferimento della merce via terra verso l'aeroporto di partenza.

La Corte ha infatti applicato l'art. 18 di tale Convenzione che prevede che quando un trasporto terrestre è effettuato nel corso del trasporto aereo al solo fine di consentire la caricazione, la consegna o il trasbordo della merce, si deve presumere, salvo prova contraria, che eventuali avarie o perdite del carico accertate a destino siano avvenute nel corso della fase aerea, con conseguente applicazione, in punto responsabilità del vettore, delle norme di tale Convenzione e dei relativi limiti di responsabilità.

* * *

CONTRATTO DI TRASPORTO TERRESTRE INTERNAZIONALE – FURTO DELLA MERCE – RESPONSABILITA' DEL VETTORE

TRIBUNALE DI TORINO – sentenza dell'11 marzo 2021

Il caso sottoposto al giudice torinese ha riguardato un'azione di risarcimento danni promossa contro un trasportatore terrestre internazionale che aveva subito il furto di capi di abbigliamento durante la brevissima sosta del suo furgone in una via centrale cittadina; sosta resasi necessaria per effettuare altre consegne.

Il trasportatore, a sua difesa, aveva sostenuto di essersi comportato in conformità agli standard di diligenza richiesti dalle circostanze in quanto il mezzo era stato regolarmente parcheggiato per soli 5 minuti in ora diurna, chiuso, e in una zona trafficata; eccepiva quindi la sussistenza del caso fortuito.

Il Tribunale ha preliminarmente richiamato l'orientamento consolidato dei giudici italiani secondo cui il furto dei beni trasportati è da considerarsi un evento che rientra nel normale rischio d'impresa del trasportatore e che per tale motivo può ritenersi di norma circostanza prevedibile ed evitabile con l'ordinaria diligenza e attraverso una costante custodia del mezzo.

In base agli accertamenti di causa era poi emerso che il mezzo era rimasto effettivamente incustodito sulla pubblica via per soli 5 minuti ma che non v'era prova né che il furgone fosse stato chiuso a chiave, né che fosse stato inserito l'antifurto né, infine, che l'apertura del mezzo da parte dei ladri fosse stata effettuata con effrazione.

Sulla base di ciò il Tribunale ha quindi escluso di potesse trattare di un caso fortuito in quanto il vettore non aveva dimostrato di aver agito con la diligenza richiesta ad un vettore professionale, ossia garantendo una particolarmente accurata e vigilante custodia delle cose affidategli per il trasporto, né di aver adottato le misure più idonee, in relazione al tipo di trasporto, alla natura delle merci trasportate e al loro valore, a garantire la puntuale esecuzione del contratto.

Anzi il Tribunale ha ritenuto la condotta del vettore gravemente colposa, con conseguente disapplicazione dei limiti di responsabilità vettoriale previsti dalla Convenzione CMR; e ciò non soltanto perché il mezzo, anche se per pochi minuti, era rimasto incustodito senza alcun sistema di antifurto inserito, ma anche perché, verosimilmente, non era stato neppure chiuso correttamente a chiave o comunque era stato lasciato in condizioni tali da poter essere agevolmente aperto da ignoti in pochissimi minuti senza alcuna necessità di forzare la serratura del portellone.

* * *

SANZIONI AMMINISTRATIVE – VERIFICHE DI POLIZIA A BORDO – MANCANZA A BORDO DI PIU' FOGLI DEL CRONOTACHIGRAFO – QUANTE SANZIONI SI APPLICANO

CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA - sentenza del 24 marzo 2021

Interessante decisione della Corte di Giustizia che è stata richiesta di chiarire se in base alla normativa europea in materia (Regolamento n. 3821/85 e Regolamento n. 561/2006) l'eventuale mancata presentazione da parte di un autista, sottoposto a un controllo di polizia, non soltanto del foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo relativo al giorno del controllo o ma anche di quelli relativi ad altre giornate immediatamente precedenti debba integrare un'unica infrazione, con conseguente unica sanzione amministrativa, o più infrazioni distinte, con conseguenti più sanzioni amministrative pari ai fogli di registrazione mancanti.

La Corte di Giustizia, al riguardo, ha osservato che la normativa europea impone all'autista di utilizzare i fogli di registrazione per ciascun giorno di guida - dal momento in cui prende in consegna il veicolo sino al termine del periodo di lavoro giornaliero - e lo obbliga a presentare in caso di controllo i fogli di registrazione della giornata in corso nonché dei 28 giorni precedenti.

Esiste quindi un unico obbligo a carico dell'autista di presentazione dei fogli che è applicabile all'intero periodo di 28 giorni; non invece singoli obblighi, tra loro autonomi e distinti, per ciascuna delle giornate lavorate o per ciascuno dei fogli di registrazione corrispondenti.

Nel caso l'autista non sia perciò in grado di presentare, al momento del controllo, tutti o parte dei 29 fogli di registrazione richiesti ciò darà comunque luogo ad un'unica infrazione e quindi potrà essere comminata un'unica sanzione amministrativa (e non più sanzioni).

L'entità di tale unica sanzione potrà essere tanto più aumentata tra il minimo e il massimo previsto dalla legge quanto è più alto il numero di fogli di registrazione che l'autista non è stato in grado di fornire.

* * *

DIRITTO DOGANALE

DOGANA – DAZI ANTIDUMPING – INDAGINI OLAF – VALORE PROBATORIO

COMMISSIONE TRIBUTARIA PROVINCIALE DI GENOVA - sentenza del 16 gennaio 2021

Si segnala un'interessante decisione della Commissione Tributaria Provinciale di Genova che ha dichiarato nulla una revisione doganale svolta *a posteriori* dall'Amministrazione doganale e che era sostanzialmente fondata solo sui verbali di un'indagine condotta dall'OLAF (Organismo europeo per la lotta antifrode) unicamente sui flussi di importazione ed esportazione e senza accesso degli ispettori anti frode europei in loco presso i produttori esteri.

Nel caso in esame, la Dogana aveva richiesto all'importatore maggiori dazi antidumping in relazione ad un'importazione di tubi dall'India in quanto, secondo appunto l'indagine effettuata dall'OLAF, tale merce non doveva considerarsi indiana ma bensì cinese, con ciò dovendo scontare un dazio antidumping aggiuntivo.

L'OLAF, in particolare, aveva tratto le sue conclusioni sulla base di un'articolata analisi dei flussi di esportazione di tubi dalla Cina all'India e del contestuale aumento dell'export indiano verso l'UE di suddetta tipologia merceologica.

Gli ispettori OLAF, tuttavia, non avevano però appunto svolto alcun accertamento diretto presso le sedi degli esportatori indiani coinvolti per dimostrare in maniera incontrovertibile l'origine cinese, e non indiana come dichiarato, dei tubi esportati nell'Unione Europea.

Secondo i giudici tributari genovesi, però, la mancanza di un accertamento diretto e visivo all'origine del traffico di tubi oggetto di indagine, ferma restando l'autorevolezza di un rapporto Olaf, rende non provata una revisione doganale *a posteriori*.

A questo punto non resta che vedere se un tale principio verrà confermato anche nei successivi gradi di giudizio.

* * *

DOGANA – ROYALTIES – RESPONSABILITA' DEL DICHIARANTE DOGANALE – POTERE DI CONTROLLO IN CAPO AL LICENZIANTE

COMMISSIONE TRIBUTARIA REGIONALE DELLA LOMBARDIA – sentenza del 17 giugno 2021

Nuova pronuncia della Commissione tributaria regionale della Lombardia emessa all'esito di un lungo contenzioso doganale curato direttamente dal nostro Studio sul tema – piuttosto dibattuto negli ultimi anni – delle modalità di tassazione doganale dei corrispettivi e diritti di licenza del marchio (c.d. "*royalties*").

La Commissione Regionale, in particolare, ha ritenuto di escludere le *royalties* dalla tassazione doganale della merce importata ove sia accertata l'insussistenza di un controllo del licenziante sul produttore extra UE.

Controllo la cui esistenza va esaminata e valutata secondo le linee guida della Commissione europea fornite, da ultimo, con il documento Taxud/800/2002.

Il caso qui preso in esame dai giudici tributari vedeva coinvolti tre diversi soggetti, ossia il produttore cinese della merce, il licenziante e il licenziatario (acquirente/importatore italiano della merce).

La Dogana, nel rettificare le bollette doganali, aveva sostenuto che nell'accordo siglato tra il licenziante e il licenziatario italiano vi fossero delle clausole che dimostravano l'esistenza di un potere di controllo del primo sui fornitori/produttori cinesi.

La Commissione Tributaria, accogliendo le difese del dichiarante doganale da noi difeso che aveva agito nell'occasione in rappresentanza indiretta e quindi era obbligato in solido con l'importatore (nel frattempo fallito), ha invece escluso l'esistenza di alcun potere di controllo del licenziante sui produttori stranieri "*atteso che non risulta documentalmente che questi ultimi erano imposti dai licenzianti medesimi, erano a questi legati da rapporto contrattuale ed erano soggetti a controlli seppure di fatto da parte dei licenzianti stessi sulla produzione, sulla logistica o sulla consegna delle merci*".

I giudici hanno poi osservato che il potere di controllo sul produttore extra UE richiesto per includere le *royalties* nella tassazione doganale va tenuto distinto dal controllo di mera qualità del prodotto che, come tale, non implica un reale controllo sull'attività produttiva.

Tale pronuncia si colloca all'interno di un filone di sentenze favorevoli, anche dinanzi alla Corte di Cassazione, ottenute sempre dal nostro Studio e relative ai medesimi contratti di licenza (a titolo di esempio le sentenze della Corte di Cassazione n. 10697/19, n. 10699/19, n. 10701/19 e n. 10702/19).

Le varie pronunce della Corte di Cassazione e delle Commissioni di merito, confermano, in ogni caso, l'importanza di valutare caso per caso le contestazioni della Dogana e i rapporti contrattuali tra le parti, così da verificare la sussistenza o meno dei sopra citati poteri di "controllo".