

**RIVISTA**  
DEL  
**DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE**

fondata da Antonio Scialoja  
ripresa da Antonio Lefebvre d'Ovidio  
continuata da Elda Turco Bulgherini



**ARACNE**

# RIVISTA DEL DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

fondata da Antonio Scialoja  
ripresa da Antonio Lefebvre d'Ovidio  
continuata da Elda Turco Bulgherini

RIVISTA SEMESTRALE

## Direzione e Redazione

Università degli Studi di Roma "Tor Vergata"  
Dipartimento di Diritto Pubblico  
via Bernardino Alimena, 5  
00173 Roma  
06 72592459-60  
www.rivdirnav.org  
redazione@rivdirnav.org  
direzione@rivdirnav.org

## Condizioni di acquisto

### Italia

Abbonamento annuale . . . . . euro 80,00  
Fascicolo . . . . . euro 40,00

### Esteri

Abbonamento annuale . . . . . euro 100,00  
Fascicolo . . . . . euro 60,00

## Per ordini

Telefax: 06 93781065  
e-mail: info@aracneeditrice.it  
Skype: aracneeditrice

## Modalità di pagamento

1. Bonifico intestato ad Aracne Editrice S.r.l.  
IBAN: IT23N053083886000000020121  
Causale: *Abbonamento Rivista del Diritto della  
Navigazione*

2. Contrassegno postale
3. Carta di credito (acquisto *on line*)

Autorizzazione n. 444 del 30 dicembre 2009  
Tribunale di Roma

## Editore

Aracne editrice S.r.l.  
via Raffaele Garofalo, 133/A-B  
00173 Roma  
06 93781065  
www.aracneeditrice.it  
info@aracneeditrice.it

© Elda Turco Bulgherini – 2010  
© Gli Autori – 2010

*I diritti di traduzione, di memorizzazione  
elettronica, di riproduzione e di adattamento  
anche parziale, con qualsiasi mezzo, sono ri-  
servati per tutti i Paesi.*

ISSN 0035-5895  
ISBN 978-88-548-3986-1

La pubblicazione della Rivista è stata resa  
possibile anche grazie al sostegno dell'Uni-  
versità degli Studi di Roma "Tor Vergata" e  
dell'Università degli Studi di Sassari.

La «Rivista del Diritto della navigazione» è  
documentata nell'Archivio DoGi dell'Isti-  
tuto di Teoria e Tecniche dell'Informazione  
Giuridica (ITTIG) del Consiglio Nazionale  
delle Ricerche.

# SOMMARIO

---

ELDA TURCO BULGHERINI, *Ricordo di Guido Rinaldi Baccelli* ..... pag. XXI

## Articoli:

FRANCESCO BERLINGIERI, *Incoterms 2010® e Regole di Rotterdam* ..... » 417  
*Incoterms 2010® and Rotterdam Rules (Abstract)* ..... » 438

FIAMMETTA BORGIA, *Article 123 of the United Nations Convention on the Law of the Sea and the Practice of Southeast Asian States* ..... » 439  
*(Abstract)*..... » 465

MONICA BRIGNARDELLO, *Le concessioni di aree e di banchine portuali ex art. 18 l. n. 84/1994: problemi interpretativi e prospettive di riforma* ..... » 467  
*The Concessions of Port Areas and Docks under Article 18 of Law No. 84/1994. Problems of Interpretation and Prospects for Reform (Abstract)* ..... » 498

SILVIO BUSTI, *La tormentata costruzione della nuova normativa internazionale-uniforme sul danno a terzi dal volo di aeromobile: tanta fatica per nulla?* » 499  
*The Tormented Formation of the New Uniform International Rules on Damage by Aircraft to Third Parties. So much Trouble for Nothing? (Abstract)* ..... » 550

UMBERTO LA TORRE, *I nuovi veicoli volanti* ..... » 553  
*New Flying Vehicles (Abstract)* ..... » 573

SERENA OGGIANU, *La normativa in materia di costruzione e gestione di porti turistici* ..... » 575  
*The Law on Construction and Management of Yacht Marinas (Abstract)* » 614

ALESSANDRA XERRI, *Riserve naturali costiere: i rapporti fra Stato e Regione* . » 615  
*Natural Coastal Reserves: Relationships between State and Regions (Abstract)* ..... » 639

## Varietà:

MARCO POTENZA, *Il nuovo formulario BIMCO di contratto di Ship Management* ..... » 643

GIOVANNI PRUNEDDU, *L'attuazione della politica comunitaria per l'ambiente marino nel Mar Mediterraneo* ..... pag. 659

GRETA TELLARINI, *I nuovi Incoterms® 2010 della Camera di Commercio Internazionale* ..... » 665

#### **Note a sentenze:**

MICHELE M. COMENALE PINTO, *Spunti in tema di darsene a secco e demanio marittimo* ..... » 835

MICHELE M. COMENALE PINTO, *Ustica e la sicurezza dello spazio aereo* ... » 732

BARBARA COSSU, *La tutela del passeggero nel trasporto aereo internazionale in caso di ritardo e perdita del bagaglio* ..... » 745

GIUSEPPE SPERA, *Spunti in materia di aree marine protette* ..... » 786

#### **Osservazioni a sentenze:**

FRANCESCA PELLEGRINO, *La Suprema Corte si pronuncia in materia di assicurazione obbligatoria per i danni prodotti da velivoli ultraleggeri* ..... » 711

GIOVANNI PRUNEDDU, *In tema di diritto di informazione, sovrapprenotazione e strapuntini* ..... » 697

GIUSEPPE SPERA, *La pesca nelle aree marine protette* ..... » 800

#### **Sentenze:**

*Aviazione civile* – Organizzazione amministrativa – Direttore dell'aeroporto – Movimentazione degli aeromobili nell'aeroporto – Regolamentazione e vigilanza – Disastro aviatorio colposo – Posizione di garanzia – Esclusione (Cass. pen., sez. IV, 20 febbraio 2008 – 5 giugno 2008, n. 399) ..... » 756

*Aviazione civile* – Organizzazione amministrativa – Responsabile circoscrizione territoriale dell'ENAC – Movimentazione degli aeromobili nell'aeroporto – Regolamentazione e vigilanza – Disastro aviatorio colposo – Posizione di garanzia – Esclusione (Cass. pen., sez. IV, 20 febbraio 2008 – 5 giugno 2008, n. 399) ..... » 756

## SOMMARIO

<i>Demanio marittimo</i> – Collegamento fra mare e darsena su suolo privato – Canale artificiale – Demanialità – Esclusione (Cons. reg. sic. 5 maggio 2009, n. 346) .....	pag. 806
<i>Demanio marittimo</i> – Darsena scavata a secco su terreno privato – Accessione al demanio marittimo – Esclusione (Cons. reg. sic. 5 maggio 2009, n. 346) .....	» 806
<i>Demanio marittimo</i> – Darsena scavata a secco su terreno privato – Demanialità – Esclusione (Cons. reg. sic. 5 maggio 2009, n. 346) ..	» 806
<i>Demanio marittimo</i> – Decadenza concessione demaniale marittima – Art. 47, lett. e), c. nav. – Abusiva sostituzione di altri nel godimento della concessione. Violazione dell'art. 45 <i>bis</i> c. nav. – Valutazione di interesse pubblico e privato – Potere discrezionale della P.A. (Tar Marche, sez. I, 4 marzo 2010, n. 90) .....	» 843
<i>Demanio marittimo</i> – Opere portuali – Infrastrutture in contiguità e continuità con il porto pubblico – Demanialità – Acquisizione mediante espropriazione (Cons. reg. sic. 5 maggio 2009, n. 346) .....	» 806
<i>Demanio marittimo</i> – Rapporti di natura privatistica – Giurisdizione del giudice ordinario (Cons. reg. sic. 5 maggio 2009, n. 346) .....	» 806
<i>Ingiuria e diffamazione</i> – Associazione di consumatori – Diritto di informazione – Esercizio – Condizioni (Cass., sez. III, 13 gennaio 2009, n. 482) .....	» 687
<i>Ingiuria e diffamazione</i> – Esimente del diritto di cronaca – Verità putativa (Cass., sez. III, 13 gennaio 2009, n. 482) .....	» 687
<i>Mare</i> – Acqua del mare – Demanialità – Esclusione – <i>Res communis omnium</i> (Cons. reg. sic. 5 maggio 2009, n. 346) .....	» 806
<i>Proprietà privata</i> – Acquisizione da parte di enti pubblici – Condizioni (Cons. reg. sic. 5 maggio 2009, n. 346) .....	» 806
<i>Reati</i> – Area marina protetta – Rilevazione di un peschereccio non in movimento – Reati di cui all'art. 19, comma 3, lett. a), d) ed e) – Sussistenza (App. pen. Palermo, sez. I, 18 febbraio 2009 – 20 febbraio 2009, n. 516) .....	» 796

<i>Reati</i> – Area marina protetta – Zona di riserva integrale – Navigazione da diporto a motore – Delimitazione dell’area con idonei strumenti di segnalazione – Errore scusabile sull’incertezza dello stato dei luoghi – Esclusione – Reato <i>ex art.</i> 30, comma 1. Sussistenza (Cass. pen., sez. III, 11 marzo 2010 – 20 aprile 2010, n. 15093) .....	pag.	784
<i>Responsabilità extracontrattuale</i> – Fattispecie costitutiva – Reato – Giudizio civile – Mezzi di prova (Cass., sez. III, 9 maggio 2009, n. 10285) .....	»	719
<i>Responsabilità extracontrattuale</i> – Responsabilità da condotta omissiva – Doverosità della condotta – Fonte (Cass., sez. III, 9 maggio 2009, n. 10285) .....	»	719
<i>Spazio aereo</i> – Sicurezza – Ministero della difesa – Ministero dei trasporti – Obblighi (Cass., sez. III, 9 maggio 2009, n. 10285) .....	»	719
<i>Trasporto aereo di persone</i> – Convenzione di Montreal del 1999 – Smarrimento del bagaglio – Ritardo del volo e perdita della coincidenza – Giurisdizione e competenza (Giud. pace Pistoia 31 ottobre 2009) .....	»	741
<i>Trasporto aereo di persone</i> – Convenzione di Montreal del 1999 – Smarrimento del bagaglio – Ritardo del volo e perdita della coincidenza – Inesatto adempimento contrattuale – Risarcimento del danno non patrimoniale (Giud. pace Pistoia 31 ottobre 2009) ..	»	741
<i>Volo da diporto e sportivo</i> – Assicurazione – d.P.R. 5 agosto 1988, n. 404, art. 22 – Onere probatorio (Cass., sez. III, 9 aprile 2009, n. 8685) .....	»	703

#### **Atti normativi e materiali vari:**

Decreto legislativo 13 ottobre 2010 n. 190 «Attuazione della Direttiva 2008/56/Ce che istituisce un quadro per l’azione comunitaria nel campo della politica per l’ambiente marino» .....	»	849
<i>Ship Management (SHIPMAN 2009)</i> .....	»	875

## RICORDO DI GUIDO RINALDI BACCELLI

*Il 19 aprile 2010 è mancato il carissimo amico e collega Guido Rinaldi Baccelli, ordinario di Diritto della navigazione nell'Università Federico II di Napoli, fondatore e direttore della Rivista Diritto e Pratica dell'Aviazione Civile, autorevole giurista ed insigne avvocato.*

*Egli è stato, per oltre un quarantennio, riconosciuto interprete della nostra disciplina, dedicando i suoi sforzi in special modo all'approfondimento del Diritto aeronautico.*

*Per molti aspetti e per le sfumature della sua complessa personalità, Guido Rinaldi Baccelli è stato uno studioso atipico nel panorama accademico italiano ed internazionale e non è facile condensare, in poche pagine, la sua opera fortemente intrisa dal Suo temperamento e dalla Sua etica professionale. Infatti, l'indole fiera ed indipendente, la solida cultura umanistica (in parte dovuta all'appartenenza ad una nobile e prestigiosa famiglia romana che ha offerto al nostro Paese scienziati, studiosi ed uomini di governo) ed il disinteresse per il denaro lo hanno spinto, sin dai primi anni della sua attività professionale, a rifuggire da falsi encomi e da facili guadagni ed a ricercare, con straordinario impegno morale, nei valori tradizionali l'essenza delle Sue scelte di vita. Su questa linea e senza deviazioni si è rapportato per tutto l'arco della Sua esistenza, nella quale l'attività del docente universitario, quella di rappresentante delle delegazioni italiane presso le più importanti sedi internazionali e quella di avvocato si sono intrecciate di continuo, al punto che non è possibile scindere l'una dalle altre.*

*Nato nel 1938, terminati gli studi nell'Università di Roma, ove ha avuto come Maestro il prof. Francesco Maria Dominè (che, come Lui stesso ha scritto, gli ha insegnato «a credere nella specialità del Diritto della navigazione nell'unità dell'ordinamento»), Guido Rinaldi Baccelli ha conseguito, giovanissimo, il Master presso l'Institute of Air and Space Law della McGill University di Montreal, stringendo, con il prof. Nicolas Mateesco Matte, Maestro del Diritto aeronautico e spaziale, un rapporto di profonda amicizia ed una feconda collaborazione scientifica, durata per tutta la vita e fondata sulla stima reciproca e sul comune interesse verso lo studio del Diritto aeronautico.*

*Nei diversi e molteplici ruoli che ha ricoperto si è mantenuto sempre coerente e fedele ai principi cui si è ispirato, primo tra tutti la salvaguardia degli interessi nazionali. Si è occupato ai massimi livelli del Diritto aeronautico, come valente studioso,*

*grande avvocato ed autorevole componente delle delegazioni italiane nella trattative in ambito dell'International Civil Aviation Organization (ICAO), sia in qualità di advisor della rappresentanza italiana presso il Consiglio di questa prestigiosa Organizzazione internazionale, sia di componente del Comitato del trasporto aereo e del Comitato giuridico. Sono rimaste indelebili, nella memoria di chi vi ha preso parte e sono scolpite nei resoconti dell'ICAO, le sue battaglie presso l'Assemblea, ogniqualvolta la posizione del nostro Paese si è contrapposta a quella di altri Stati, particolarmente influenti nelle relazioni politiche-economiche nel contesto internazionale. Con la sua indiscussa competenza nella materia del Diritto aeronautico ha efficacemente rappresentato l'Italia durante i lavori delle conferenze diplomatiche concernenti la revisione della Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, in tema di responsabilità del vettore aereo nel trasporto di persone ed in occasione del Protocollo di Guatemala del 1971 e dei Protocolli di Montreal del 1975; di non minore rilievo la Sua presenza per l'elaborazione delle Convenzioni internazionali per la repressione degli attentati contro la sicurezza della navigazione aerea culminate, rispettivamente nella Convenzione dell'Aja del 1970, nella Convenzione di Montreal del 1971 e nel Protocollo di Montreal del 1988.*

*Attento alle possibili applicazioni delle innovazioni tecnologiche sul piano operativo della navigazione aerea, ha dato il suo apporto ai lavori dell'ICAO in materia di FANS (Future Air Navigation Systems) ed, in particolare, alla definizione dei problemi giuridici del GNSS (Global Navigation Satellite System). Su queste basi, per conto dell'International Law Association, nel 1989 ha elaborato un progetto di Convenzione internazionale sulla responsabilità dei controllori del traffico aereo.*

*Egli è stato, altresì, indiscusso protagonista ai lavori preparatori ed alla conclusione della Convenzione di Montreal del 9 maggio 1999 sul trasporto aereo ed ai lavori preparatori della Convenzione ed al Protocollo UNIDROIT-ICAO sulle garanzie dei beni mobili di notevole valore e sul materiale aeronautico. A testimonianza dell'incessante impegno profuso presso l'International Civil Aviation Organization, in occasione della celebrazione del 50° anniversario della Convenzione di Chicago, l'ICAO gli ha conferito la prestigiosa medaglia d'oro, nell'unanime considerazione del Suo eminente sforzo orientato verso l'auspicato obiettivo dell'uniformità del Diritto aereo internazionale.*

*Sul fronte del diritto interno, è stato membro del Consiglio Superiore dell'Aviazione Civile dal 1973 al 1994 e della Commissione c.d. Sangalli dal 1976 al 1994, in materia di diritti aeroportuali ed ha lasciato la sua impronta in tutti i*



*lavori preparatori delle varie riforme dell'Amministrazione pubblica della navigazione aerea, succedutesi in Italia e sfociate nella costituzione dell'ENAC (Ente Nazionale dell'Aviazione Civile – d.lgs. n. 250/1997) e dell'ANSV (Agenzia Nazionale della Sicurezza del Volo – d.lgs. n. 66/1999), fino all'ultima riforma del codice della navigazione – parte aerea – conclusa con l'emanazione dei decreti legislativi n. 96/2005 e n. 151/2006 che ne hanno modificato e/o riscritto oltre duecento articoli.*

*Nel voler ritrarre l'attività di Guido Rinaldi Baccelli come brillante professore della materia, rammento che, già noto nel panorama nazionale a metà degli anni Sessanta dello scorso secolo, non solo tra i cultori del Diritto della navigazione, si è fatto apprezzare nel mondo accademico internazionale già con i primi saggi, raccolti negli «Studi di Diritto aeronautico» del 1977, che rappresentano ancora oggi un punto di partenza per quanti vogliano addentrarsi in alcune delle più complesse problematiche del Diritto aeronautico, quali la responsabilità della vettore aereo ed i regimi di limitazione, la repressione penale degli attentati contro la sicurezza dell'aviazione civile e lo studio delle attività svolte in ambito aeroportuale.*

*Ai rapporti internazionali in campo aeronautico ha dedicato vari studi, e, fra questi, vanno certamente menzionati quelli sugli accordi bilaterali di traffico aereo («Standardization of Bilateral Agreements», Padova, 1963), e sulla cooperazione aeroportuale («La collaboration internationale en matière aéroportuaire», Paris, 1979).*

*Di notevole rilievo i contributi in tema di diritto privato aeronautico, fra cui spicca la monografia sul costruttore di aeromobile («La responsabilità extracontrattuale del costruttore di aeromobile», Padova, 1987).*

*Già da queste brevi notazioni si può cogliere la particolare sensibilità di Guido Rinaldi Baccelli verso tematiche nuove, all'epoca poco coltivate dalla dottrina, approfondite col medesimo interesse con il quale si cimentava su temi più tradizionali; il metodo è rigoroso e le argomentazioni, come ulteriori chiavi di interpretazione, sono spesso supportate dal ricorso alla storia, alla sociologia ed agli aspetti economici. Un discorso a parte merita il legame con il Diritto costituzionale: il richiamo costante ai valori garantiti dalla Costituzione hanno contrassegnato il Suo fervido pensiero, al punto che spesso si è rivelato precursore di posizioni recepite dalla dottrina e dalla giurisprudenza a distanza di anni. Prova ne è che i Suoi studi sul diritto alla mobilità hanno preparato il terreno che ha aperto il dibattito sul concetto di continuità territoriale, con l'attuazione della disciplina degli oneri di servizio nel trasporto aereo e sono, ancor oggi, un punto fermo per la ponderazione dell'esercizio del diritto di sciopero in tale deli-*

*cato campo* («Per un inquadramento sistematico del diritto della persona al trasporto pubblico», in Riv. dir. civ., 1991, II, 21 e «Il diritto alla mobilità dei cittadini e lo sciopero nei servizi pubblici di trasporto», in Dir. prat. av. civ., 1988, 311; nella stessa prospettiva, relativamente al diritto alla mobilità nel trasporto marittimo, v. pure «Servizi marittimi e diritto di sciopero», in Atti del Convegno di Cagliari del 30 giugno-1° luglio 2000, Cagliari, 2001, 165).

*Nell'esercizio della professione forense, che ha praticato con assiduità, i successi sono stati molti e non è certo questa la sede per ricordarli in modo analitico. Il Suo nome resta indissolubilmente legato alla universalmente nota pronunzia della Corte costituzionale sul limite risarcitorio del vettore aereo di persone nella Convenzione di Varsavia (C. cost. 6 maggio 1985, n. 132): essa, infatti, ha creato alcune tra le premesse che hanno indotto l'ICAO a ritenere maturi i tempi per rivedere il regime di diritto uniforme del trasporto aereo internazionale, con un processo che ha accelerato l'adozione della Convenzione di Montreal del 1999. E non si esagera nell'affermare che si deve proprio alla Sua determinazione ed alla Sua sensibilità l'apertura di una nuova frontiera verso una più giusta salvaguardia del passeggero nel trasporto aereo di persone, nell'alveo di valori costituzionalmente protetti. Quell'esperienza, poi, ad ulteriore riprova di come l'attività professionale si giustappone a quella dello studioso, ha stimolato ulteriori riflessioni in sede teorica sulla responsabilità del vettore aereo di persone, cristallizzata in importanti contributi di dottrina: in questa luce si devono ricordare il saggio dal titolo «Imputazione obiettiva e limite del danno nel trasporto aereo internazionale», in Riv. dir. civ., 1989, II, 391, ed il contributo su «Il limite risarcitorio nel trasporto aereo», negli Atti del Convegno di Modena, 2-3 aprile 1993, Il limite risarcitorio nell'ordinamento dei trasporti, Milano, 1994, 69. In tali scritti, fra l'altro, commentando la l. 8 luglio 1988, n. 274 «Limite di risarcimento nei trasporti aerei internazionali di persone», Egli ancora una volta è stato antesignano di posizioni raccolte solo in tempi recenti dalla più attenta dottrina, segnalando l'esigenza di ricorrere ad una assicurazione infortuni, in luogo dell'assicurazione di responsabilità, cui invece si era affidato allora il legislatore, con soluzione seguita anche nella riforma della parte aeronautica del codice della navigazione.*

*Della variegata attività di Guido Rinaldi Baccelli amo ricordare l'incessante capacità di organizzatore di incontri di studio, dibattiti, tavole rotonde tra politici, operatori aerei, autorità aeronautiche, studiosi di diritto aereo italiani e stranieri, sempre nell'intento di contribuire, tramite lo scambio ed il confronto delle idee, all'inqua-*

*drammento delle complesse problematiche giuridiche che di volta in volta emergevano dalla pratica del trasporto aereo. I convegni presentati nella suggestiva sede del Consiglio di Stato il 30 giugno, in coincidenza con la data del Suo compleanno, hanno costituito per anni un appuntamento fisso, cruciale per la Comunità aeronautica italiana, del quale sentiremo la mancanza. E sono indimenticabili le Sue critiche serrate, le battute fulminanti, in queste come in altre occasioni, allorquando si perdeva di vista il punto nodale della questione: asprezze subito mitigate dalla capacità – guidata da cristallina lucidità di pensiero – di far rientrare il discorso nel cuore del problema per individuarne la migliore soluzione.*

*Ineguagliabile la capacità di sintesi, scevra dall'influsso dei convincimenti personali, governata da un equilibrio solidissimo, frutto del Suo rigore scientifico e da una non comune onestà intellettuale; ed ancora l'eloquio denso ed elegante, privo di ripetizioni, accompagnato dal ricorso alla formula giuridica più appropriata.*

*Queste ultime considerazioni mi consentono di meglio ricordare l'indole più profonda dell'uomo, il cui tratto essenziale deve cogliersi in una straordinaria e commovente bontà d'animo, sostenuta da una profonda fede religiosa che gli è stata sempre di conforto nei momenti più difficili della sua vita professionale e familiare; il Suo spirito sinceramente cristiano gli ha dato modo di rapportarsi agli altri con generosità e senza protervia, mettendo a disposizione del prossimo le Sue conoscenze, il Suo acume e la Sua raffinata cultura giuridica sino a quando le condizioni di salute ne hanno ridotto l'energia, senza per questo ridimensionarne passione e impegno.*

*Nelle ore di studio e di riflessione mi piacerebbe riprendere il filo del fervido e vivace dibattito che ha contrassegnato, per decenni, la nostra amicizia e la nostra collaborazione scientifica. Della ricchezza e del conforto che i suoi insegnamenti mi hanno dato gli rendo grazie con animo riconoscente e con la consapevolezza che il Suo pensiero rimarrà nella storia del Diritto aereo come un contributo essenziale dal quale non si potrà prescindere. E sono, altrettanto, certa che il Suo indimenticabile insegnamento sarà di esempio ai giovani, i quali si affacciano ora allo studio della nostra disciplina e che non hanno avuto il privilegio di conoscerlo, o a coloro i quali, pur conoscendolo, non hanno avuto modo di frequentarlo: gli uni e gli altri potranno trovare nei Suoi scritti lo stesso faro che ha indicato la via alle generazioni precedenti.*

ELDA TURCO BULGHERINI



## ARTICOLI



## INCOTERMS 2010<sup>®</sup> E REGOLE DI ROTTERDAM

SOMMARIO: 1. Premessa. – I. RULES FOR ANY MODE OR MODES OF TRANSPORT. – 2. Vendita *Ex Works* (EXW). – 3. Vendita *Free Carrier* (FCA). – 4. Vendita *Carriage Paid To* (CPT) e *Carriage and Insurance paid to* (CIP). – 5. Vendita *Delivered at Terminal* (DAT). – 6. Vendita *Delivery at Place* (DAP) e vendita *Delivery Duty Paid* (DDP). – II. RULES FOR SEA AND INLAND WATERWAY TRANSPORT. – 7. Vendita *Free Alongside Ship* (FAS). – 8. Vendita *Free on Board* (FOB). – 9. Vendita *Cost and Freight* (CFR) e *Cost Insurance and Freight* (CIF).

### 1. Premessa.

Lo scopo di questa indagine è quello di individuare se e quale influenza potranno avere le Regole di Rotterdam (in seguito RR), quando entreranno in vigore, sugli Incoterms<sup>®</sup> e, quindi, essi verranno esaminati sotto questo profilo nello stesso ordine in cui appaiono nella edizione 2010. È interessante notare che, per la prima volta, gli Incoterms<sup>®</sup> sono suddivisi in due gruppi, e cioè «*Rules for any mode or modes of transport*», che nella introduzione si precisa poter essere usati indipendentemente dal modo o dai modi di trasporto impiegati, e «*Rules for sea and inland waterway transport*», in cui il punto di consegna delle merci al compratore e quello di destinazione sono entrambi un porto. In tale modo esse si adattano all'ambito globale di applicazione delle RR, e cioè ai trasporti «*wholly or partly by sea*» anche se il loro ambito è ancora più vasto poiché, come precisato nella introduzione, gli Incoterms<sup>®</sup> possono essere utilizzati anche quando «*there is no maritime transport at all*».

L'esame degli Incoterms<sup>®</sup> verrà condotto, con riferimento alle condizioni di vendita che possono essere influenzate dalle RR, che si ritiene siano quelle relative alle seguenti delle otto voci *standard* degli Incoterms<sup>®</sup>:

- A3/B3 – *Contracts of carriage (and insurance)*
- A4/B4 – *Delivery*
- A8/B8 – *Delivery document*
- A9/B9 – *Checking – Packaging – Marking*

Le disposizioni delle RR che possono avere rilevanza sono quelle relative a:

- *Obligations of the shipper to the carrier* (cap. 7)
- *Rights of the controlling party* (cap. 10)

Nel raffronto tra gli Incoterms<sup>®</sup> e le RR occorre naturalmente tenere presente che il termine «*delivery*» negli Incoterms<sup>®</sup> (al riguardo si veda il commento nella Prefazione, a p. 15) corrisponde a quello «*receipt*» nelle RR in quanto diverso è il momento in cui il debitore della prestazione caratteristica adempie alla sua obbligazione: consegna delle merci al vettore nella vendita e loro consegna al ricevitore nel trasporto. In realtà il termine «*delivery*» è usato in alcuni casi negli Incoterms<sup>®</sup> anche con riferimento alla consegna delle merci al compratore: ad esempio nella vendita FCA si parla *sub A4* di obbligo del venditore di «*deliver the goods to the carrier*» e in questo caso si intende consegna al vettore, ma quando poco dopo si precisa che «*delivery is completed [...] when the goods are placed at the disposal of the carrier*» si intende consegna al compratore; nella vendita CPT e nella vendita CIP si precisa invece *sub A4* che «*the seller must deliver the goods by handing them over to the carrier*»: formulazione più chiara in quanto distingue la consegna nell'ambito del contratto di vendita da quella nell'ambito del contratto di trasporto che non è consegna in senso tecnico.

Altra osservazione di carattere generale concerne l'impiego *sub A3*, con riguardo alla stipulazione da parte del venditore del contratto di trasporto, della espressione «*on usual terms*» nella vendita CIP, CFR e CIF nonché nella vendita FAS e FOB quando il contratto di trasporto è stipulato dal venditore si richiama del compratore. Sebbene questa espressione sia molto generica, deve ritenersi che ove il trasporto avvenga nell'ambito di un contratto di volume in relazione al quale caricatore e vettore abbiano convenuto deroghe alle disposizioni delle RR, quali ad esempio riduzione del limite della responsabilità, tali deroghe non possano considerarsi «*usual terms*»: tuttavia il compratore, non essendo vincolato dall'accordo stipulato dal suo venditore con il vettore ove non dia il suo consenso scritto alla deroga (art. 80.5 delle RR), difficilmente potrebbe lamentare un inadempimento del suo venditore per il mancato rispetto della stipulazione «*on usual terms*».

Una ulteriore osservazione di carattere generale concerne la previsione (già esistente negli Incoterms 2000) in tutti gli Incoterms<sup>®</sup> *sub A1* nel secondo paragrafo che, ove convenuto tra le parti o sia usuale, qualsi-



asi documento previsto *sub* A1-A10 «*may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary*». Per quanto concerne specificamente i documenti di trasporto appare ovvio che sia necessario anche l'accordo del vettore e, nell'ambito di applicazione delle RR, la rilevanza di un uso deve essere esclusa in base al loro art. 8(a).

Infine non è privo di interesse il fatto che nella vendita FCA, CPT, CIP, FAS, FOB, CFR e CIF venga usato il termine «*transport document*» (termine già usato nella edizione del 1990 degli Incoterms), il cui impiego nelle RR è stato oggetto di critiche. La ragione del suo impiego è la stessa, e cioè che, come era specificato in parentesi nella edizione del 1990 (ma non più nella edizione del 2010), poteva trattarsi – e la elencazione era fatta a titolo esemplificativo – di «*a negotiable bill of lading, a non-negotiable sea waybill, an inland waterway document, an air waybill, a railway consignment note, a road consignment note or a multimodal transport document*» (in argomento si vedano anche i commenti nella Prefazione, §§ 19 e 20).

I. RULES FOR ANY MODE OR MODES OF TRANSPORT.

2. *Vendita Ex Works (EXW)*.

2.1. *Contracts of carriage*.

Poiché secondo A4 il venditore mette le merci a disposizione del compratore in un luogo convenuto prima della loro caricazione sul mezzo di trasporto, la stipulazione del contratto di trasporto non ha rilevanza.

2.2. *Delivery*.

La consegna al compratore avviene prima della caricazione sul mezzo di trasporto e, quindi, anche se il mezzo di trasporto è una nave, le RR non possono esercitare alcuna influenza sugli Incoterms<sup>®</sup>.

2.3. *Delivery document*.

Secondo A8 il venditore non ha alcuna obbligazione al riguardo

nei confronti del compratore e, quindi, il documento di trasporto che il compratore potrà ottenere dal vettore è estraneo agli Incoterms®.

#### 2.4. *Checking – Packaging – Marking.*

La clausola A9, che per la parte relativa all'imballaggio è *standard* per tutti gli Incoterms®, riguarda soltanto il rapporto tra compratore e venditore e non influenza gli obblighi del compratore nei confronti del vettore, suo contraente. Tuttavia le disposizioni contenute nell'art. 27 delle RR potranno influenzare la valutazione dell'imballaggio che deve considerarsi «*appropriate for their (delle merci) transport*». Se risulta che le merci devono essere oggetto di un trasporto del quale il venditore conosce nelle grandi linee i termini geografici, e quindi è consapevole della applicabilità delle RR, egli avrà l'obbligo di consegnare le merci «*in such condition that they will withstand the intended carriage, including their loading, handling, stowing, lashing and securing, and unloading and that they will not cause harm to persons or property*». Inoltre, se trattasi di merci pericolose, dovrà rispettare l'art. 32(b) delle RR.

#### 2.5. *Obligations of the shipper to the carrier.*

Tali obbligazioni, contenute nel cap. 7 delle RR, potranno avere rilevanza nei limiti sopra indicati.

#### 2.6. *Rights of the controlling party.*

Poiché, come osservato, il venditore mette le merci a disposizione del compratore in un luogo convenuto prima della loro caricazione sul mezzo di trasporto, le disposizioni del cap. 10 delle RR, che presuppongono la stipulazione del contratto di trasporto, non sono rilevanti nell'ambito del contratto di vendita.

### 3. *Vendita Free Carrier (FCA).*

La vendita FCA differisce da quella EXW in ciò che A4 prevede che se il luogo di consegna è lo stabilimento del venditore, questi deve

caricare le merci sul mezzo di trasporto fornito dal compratore e in ogni altro caso deve metterle a disposizione del vettore o di altra persona nominata dal compratore mentre ancora si trovano sul proprio mezzo di trasporto.

### 3.1. *Contracts of carriage.*

In base ad A3 sebbene il venditore non abbia l'obbligo di stipulare un contratto di trasporto, se il compratore lo richiede o vi è una *commercial practice* in tale senso e il compratore non da tempestivamente istruzioni al venditore, questi può stipulare a rischio e spese del compratore il contratto di trasporto nei termini usuali, ma in ogni caso può rifiutarsi di farlo. Quando entreranno in vigore le RR, non potranno essere considerati «*usual terms*» pattuizioni in deroga al regime delle RR in base al loro art. 80.

### 3.2. *Delivery.*

Secondo A4 il venditore deve consegnare le merci al vettore o ad altra persona nominata dal compratore e la consegna si considera completata *a)* se il luogo previsto è lo stabilimento del venditore quando le merci sono state caricate sul mezzo di trasporto e, *b)* in ogni altro caso quando le merci sono state poste a disposizione del vettore o di altra persona nominata dal compratore a bordo del mezzo di trasporto del venditore, pronte ad essere scaricate.

Nella prima ipotesi la caricazione ha certamente luogo su un veicolo stradale ma se il contratto di trasporto è multimodale, al trasporto stradale iniziale può seguire un trasporto marittimo. Ciò può influire sulle natura del «*delivery document*» che il venditore deve fornire in base ad A8. Nella seconda ipotesi appare implicita la esecuzione di una prima fase del trasporto a cura e spese del venditore, poiché altrimenti non vi sarebbe motivo di prevedere la consegna delle merci a bordo di un mezzo di trasporto del venditore. Questo tipo di vendita potrebbe presentare analogie con la vendita FAS anche se è altamente improbabile che essa venga utilizzata in relazione alla consegna delle merci sulla banchina di un porto.