

Le leggi Internazionali

- ESTRATTO DA "SPEDIZIONIERE DOGANALE"
- D.P.R 23 gennaio 1973, n. 43. TESTO UNICO DELLE DISPOSIZIONI LEGISLATIVE IN MATERIA DOGANALE
- FIATA COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING
- FIATA FORWARDERS CERTIFICATE OF RECEIPT
- FIATA FORWARDERS CERTIFICATE OF TRANSPORT
- FIATA S.D.T. CERTIFICATION FOR THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS

NUOVO FORMULARIO UNICO

ESTRATTO da "SPEDIZIONIERE DOGANALE"

LO SPEDIZIONIERE DOGANALE

DECRETO MINISTERIALE 11 Novembre 1987*

IL MINISTRO DELLE FINANZE
DIREZIONE GENERALE DELLE DOGANE E IMPOSTE INDIRECTE

VISTO l'articolo 350 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43;

VISTO il decreto ministeriale 30 giugno 1938 che approva le istruzioni sui registri e sugli altri stampati per le scritture doganali e le successive integrazioni e modifiche;

VISTO il regolamento (CEE) n. 678/85 del Consiglio, del 18 febbraio 1985, relativo alla semplificazione delle formalità negli scambi di merci all'interno della Comunità;

VISTO il regolamento (CEE) n. 679/85 del Consiglio, del 18 febbraio 1985, relativo all'adozione del modello di formulario di dichiarazione da utilizzare negli scambi di merci all'interno della Comunità, modificato con regolamento (CEE) n. 2791/86 della Commissione;

VISTO il regolamento (CEE) n. 2855/85 della Commissione, del 18 settembre 1985, recante disposizioni di applicazione dei suddetti regolamenti (CEE), modificato con regolamento (CEE) numero 2792/86 della Commissione, del 22 luglio 1986;

VISTO il regolamento (CEE) n. 1900/85 del Consiglio, dell'8 luglio 1985, che istituisce modelli comunitari di dichiarazione d'esportazione e d'importazione, modificato con regolamento (CEE) n. 1059/86 del Consiglio dell'8 aprile 1986;

VISTO il regolamento (CEE) n. 222/77 del Consiglio, del 13 dicembre 1976, relativo al transito comunitario, e le successive modifiche;

VISTO il regolamento (CEE) n. 2793/86 della Commissione, del 22 luglio 1986, che stabilisce i codici da utilizzare per la compilazione dei formulari di cui ai regolamenti (CEE) n. 678/85, n. 1900/85 e n. 222/77 del Consiglio;

VISTO il regolamento (CEE) n. 1062/87 della Commissione, del 27 marzo 1987, recante disposizioni di applicazione e misure di semplificazione del regime di transito comunitario;

VISTA la decisione 87/267/CEE del Consiglio del 28 aprile 1987 con cui è stata approvata la convenzione fra la Comunità economica europea e i paesi dell'EFTA, relativa alla semplificazione delle formalità negli scambi di merci;

VISTA la decisione 87/415/CEE del Consiglio, del 15 giugno 1987, relativa alla conclusione della convenzione tra la Comunità economica europea e i paesi dell'EFTA, relativa ad un regime comune di transito;

VISTO il decreto-legge 30 dicembre 1982, n. 953, recante misure in materia tributaria, convertito con modificazioni nella legge 28 febbraio 1983, n. 53, e, in particolare, i commi 62, 63 e 64 dell'articolo 5 del testo coordinato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 65 dell'8.3.1983 nonché il proprio decreto 23 marzo 1983, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 25.3.1983 con il quale sono stati stabiliti i casi nei quali gli obbligati debbono indicare nelle dichiarazioni doganali in forma scritta codici sostitutivi del codice fiscale;

RILEVATA la necessità di stabilire i modelli dei formulari da utilizzare negli scambi con i Paesi terzi non appartenenti all'EFTA corrispondenti ai modelli dei formulari stabiliti dal regolamento (CEE) n. 679/85 e dalla Convenzione con i paesi dell'EFTA, nonché di completare le disposizioni comunitarie laddove ne sia stata demandata la facoltà ai singoli Stati membri;

CONSIDERATA l'opportunità di estendere l'uso dei predetti formulari anche alle operazioni di spedizione da una

dogana all'altra, di cabotaggio e di circolazione, non comprese nell'ambito di applicazione della normativa comunitaria;

DECRETA

Art. 1

In conformità alle disposizioni emanate dalla Comunità economica europea, sono approvati gli allegati modelli dei formulari per le dichiarazioni doganali, qui di seguito elencati:

- 1) modello del formulario a 8 esemplari (allegato I);
- 2) modello del formulario a 4 esemplari (allegato II);
- 3) modello del formulario complementare a 8 esemplari (allegato III);
- 4) modello del formulario complementare a 4 esemplari (allegato IV);

Sono altresì approvate le annesse istruzioni per la stampa, l'uso e la compilazione dei predetti formulari (allegato V).

Art. 2

I formulari di cui all'art. 1 sostituiscono i formulari T/EX e Tbis/EXc previsti dal D.M. 14 dicembre 1977, il formulario IM previsto dal D.M. 5 novembre 1981 ed ogni altro stampato attualmente in uso per le dichiarazioni doganali, ad eccezione di quelli previsti da accordi internazionali o nel quadro di procedure semplificate.

I riferimenti ai modelli sostituiti, contenuti in vigenti norme legislative e regolamentari, s'intendono effettuati ai modelli dei formulari di cui all'art. 1.

Art. 3

Il presente decreto entra in vigore il 1° gennaio 1988.

Roma, 11 novembre 1987

*Diramato con circolare 18 novembre 1987 n. 3137/II - Direzione Generale delle Dogane.

TESTO UNICO delle DISPOSIZIONI LEGISLATIVE in MATERIA DOGANALE

**TUTTE QUESTE DISPOSIZIONI SONO SOGGETTE A VARIAZIONI PER VIA DELLE CONTINUE E MUTEVOLI INDICAZIONI DELLE CEE.
VI INVITIAMO PERTANTO ALLA CONSULTAZIONE, PER I PARTICOLARI DEL CASO, DELLE CIRCOLARI STESSE.**

D.P.R. 23 gennaio 1973, n. 43. Approvazione del Testo Unico delle disposizioni legislative in materia doganale (G.U.S.O. n. 80 del 28 marzo 1973) (*)

(*) Modificato e integrato con:

- D.L. 28 febbraio 1974, n. 47 (G.U. n. 68 del 13 marzo 1974), convertito, con modificazioni, in L. 16 aprile 1974, n. 117 (G.U. n. 115 del 4 maggio 1974);
- L. 14 agosto 1974, n. 346 (G.U. n. 215 del 17 agosto 1974);
- L. 10 dicembre 1975, n. 724 (G.U. n. 4 del 7 gennaio 1976);
- D.L. 4 marzo 1976, n. 31 (G.U. n. 60 del 5 marzo 1976); convertito, con modificazioni, in L. 30 aprile 1976, n. 159 (G.U. n. 116 del 4 maggio 1976);
- L. 6 marzo 1976, n. 51 (G.U. n. 74 del 20 marzo 1976);
- D.P.R. 16 dicembre 1977, n. 960 (G.U. n. 1 del 2 gennaio 1978);
- D.P.R. 9 gennaio 1978, n. 35 (G.U. n. 55 del 22 febbraio 1978);
- L. 20 aprile 1978, n. 153 (G.U. n. 124 del 6 maggio 1978);
- D.L. 26 maggio 1978, n. 216 (G.U. n. 145 del 27 maggio 1978); convertito, con modificazioni, in L. 24 luglio 1978, n. 388 (G.U. n. 207 del 26 luglio 1978);
- D.P.R. 22 settembre 1978, n. 695 (G.U. n. 319 del 15 novembre 1978);
- D.P.R. 5 agosto 1981, n. 499 (G.U. n. 250 dell'11 settembre 1981);
- L. 24 novembre 1981, n. 689 (G.U.S.O. n. 329 del 30 novembre 1981);
- D.L. 30 settembre 1982, n. 688 (G.U. n.270 del 30 settembre 1982), convertito, con modificazioni, in L. 27 novembre 1982, n. 873 (G.U. n. 328 del 29 novembre 1982);
- L. 21 luglio 1984, n. 362 (G.U. n. 202 del 24 luglio 1984);
- L. 7 marzo 1985, n. 77 (G.U.S.O. n. 66 del 18 marzo 1985);
- D.P.R. 8 maggio 1985, n. 254 (G.U. n. 138 del 13 giugno 1985).

TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI

CAPO I - DETERMINAZIONE DEL TERRITORIO DOGANALE

Art. 1 - Linea doganale

Il lido del mare ed i confini con gli altri Stati costituiscono la linea doganale.

Lungo il lido del mare, in corrispondenza delle foci dei fiumi e degli altri corsi d'acqua nonché degli sbocchi dei canali, delle lagune e dei bacini interni di ogni specie, la linea doganale segue la linea retta congiungente i punti più foranei di apertura della costa; in corrispondenza dei porti marittimi segue il limite esterno delle opere portuali e le linee rette che congiungono le estremità delle loro aperture, in modo da includere gli specchi d'acqua dei porti medesimi. Nel tratto fra Ponte Tresa e Porto Ceresio e nella zona di Livigno la linea doganale, anziché il confine politico, segue rispettivamente le sponde nazionali del lago di Lugano e la delimitazione del territorio del comune di Livigno verso i comuni italiani ad esso limitrofi (1). Il confine politico che racchiude il territorio del comune di Campione d'Italia non costituisce linea doganale.

(1) Con D.P.R. 16 dicembre 1977, n. 960, è stata soppressa la frase “nel tratto di Gorizia al mare la linea predetta coincide con il confine orientale della regione Friuli-Venezia-Giulia”.

Art. 2 - Territorio doganale e territori extra-doganali

Il territorio circoscritto dalla linea doganale costituisce il territorio doganale.

Il mare territoriale è considerato come territorio doganale, eccetto per quanto concerne l'impiego ed il consumo dei macchinari, materiali ed altri prodotti di cui all'art. 132. Agli effetti doganali le acque marittime comprese fra il lido e le linee di base di cui al decreto del Presidente della Repubblica 26/4/1977 n. 816, sono assimilate al mare territoriale (comma così integrato dall'art. 1 D.P.R. 16/12/1977 n. 960. E' altresì considerato come territorio doganale lo spazio aereo sottoposto alla sovranità dello Stato. I territori dei comuni di Livigno e di Campione d'Italia, nonché le acque nazionali del lago di Lugano racchiuse fra la sponda ed il confine politico nel tratto fra Ponte Tresa e Porto Ceresio, non compresi nel territorio doganale, costituiscono i territori extra-doganali. Sono assimilati ai territori extra-doganali i depositi franchi, i punti franchi e gli altri analoghi istituti, di cui agli articoli 132, 164, 166 e 254. Sono fatti salvi gli speciali regimi fiscali vigenti nel territorio della Valle d'Aosta ed in quello della provincia di Gorizia, dichiarati “zona franca” rispettivamente con l'art. 14 della legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 4, e con l'art. 1 della legge 1° dicembre 1948, n. 1438.

CAPO II - ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI

Art. 3 - Ordinamento amministrativo

Agli effetti dell'ordinamento amministrativo dei servizi doganali, il territorio della Repubblica è suddiviso in compartimenti. Ciascun compartimento è ripartito in due o più circoscrizioni doganali; ciascuna circoscrizione comprende una o più dogane.

Art. 4 - Compartimenti doganali

Ai capi dei compartimenti doganali è attribuita l'alta vigilanza sugli uffici doganali del compartimento; essi esercitano altresì azione di direttiva e di indirizzo relativamente alla efficienza degli uffici predetti nonché le altre attribuzioni espressamente previste da norme legislative e regolamentari.

Qualora le esigenze connesse con lo sviluppo dei traffici aerei lo giustifichino, il Ministro per le finanze può stabilire che talune attribuzioni dei compartimenti doganali siano devolute, limitatamente alla parte attinente al traffico aereo, ad un apposito ispettorato centrale alle dirette dipendenze della direzione generale delle dogane e imposte indirette, con sede in Roma (1).

(1) Vedi D.M. 18 dicembre 1972 (G.U. n. 333 del 27 dicembre 1972) e D.M. 15 ottobre 1977 (G.U. n. 295 del 28 ottobre 1977) con i quali è stato rispettivamente istituito e soppresso l'I.C.S.A.D.

Art. 5 - Circoscrizioni doganali

Ai capi delle circoscrizioni doganali sono attribuite funzioni dirigenziali di organizzazione, di coordinamento e di vigilanza dei servizi doganali nell'ambito della circoscrizione medesima e le altre competenze espressamente previste da norme legislative e regolamentari.

Art. 6 - Dogane e loro ubicazioni

Le dogane sono istituite in prossimità della linea doganale di terra e di mare, presso i punti di approdo dei laghi di confine e nell'ambito degli aeroporti aperti al traffico aereo civile internazionale; sono altresì istituite nell'interno del territorio dello Stato, presso i centri commerciali, industriali o turistici.

In base ad accordi con gli Stati confinanti, presso i transiti di confine possono essere istituite, in territorio italiano o

in territorio estero, dogane internazionali, nelle quali gli organi doganali dei due Stati finitimi provvedono ad assicurare l'applicazione delle norme stabilite dalle rispettive legislazioni doganali. Le dogane internazionali ubicate in territorio estero si considerano, agli effetti amministrativi, poste nel territorio della provincia italiana più vicina. Nelle circoscrizioni doganali comprendenti più dogane la competenza territoriale di ciascuna dogana è stabilita dal capo della circoscrizione.

Art. 7 - Sezioni doganali, posti doganali e posti di osservazione

Ciascuna dogana può avere alle proprie dipendenze una o più "sezioni", nonché uno o più "posti doganali" e "posti di osservazione", funzionanti come sezioni. Le sezioni doganali devono essere ubicate nell'ambito del territorio della provincia nella quale trovasi la sede della dogana medesima. Tuttavia, le sezioni funzionanti in prossimità dei transiti di confine ovvero presso stabilimenti o depositi possono essere ubicate anche fuori del territorio predetto. Possono essere istituite, anche fuori del territorio della provincia, sezioni doganali destinate a funzionare soltanto in determinati giorni della settimana o del mese ovvero in determinati periodi dell'anno. Al personale assegnato a tali sezioni compete il trattamento di missione secondo le norme vigenti in materia. I posti doganali possono essere istituiti lungo la linea doganale, nella località dove l'esiguità del traffico non giustifica l'istituzione di una dogana. I posti di osservazione possono essere istituiti lungo la linea doganale per vigilare ed accertare l'entrata e l'uscita delle merci, qualora la dogana sia situata in luoghi distanti da detta linea.

Art. 8 - Classificazione delle dogane

Agli effetti della competenza per materia, le dogane si distinguono in tre categorie. Sono di prima categoria le dogane abilitate a compiere qualsiasi operazione e per merci di qualsiasi specie. Sono di seconda categoria le dogane specializzate per il compimento di determinate operazioni ovvero di operazioni relative a determinate merci. Sono di terza categoria le dogane istituite in località di non rilevante movimento commerciale, industriale o turistico, la cui competenza è limitata prevalentemente alle operazioni di interesse locale. Secondo la loro ubicazione, le dogane si distinguono in dogane di confine, dogane di mare, dogane aeroportuali e dogane interne. Ai fini amministrativo-contabili le dogane si distinguono in dogane principali e dogane secondarie.

Art. 9 (1) - Istituzione, soppressione e determinazione delle competenze delle dogane

Il Ministro delle finanze, con propri decreti, stabilisce: i compartimenti doganali, le circoscrizioni doganali, le dogane principali e le dogane secondarie a ciascuna di esse aggregate, le sezioni doganali, i posti doganali ed i posti di osservazione; la categoria di ciascuna dogana e la competenza per materia di quelle di seconda e terza categoria; i punti della linea doganale da attraversare e le vie da percorrere tra ciascuno dei punti predetti ed il competente ufficio doganale per l'entrata e per l'uscita delle merci; il periodo di funzionamento delle sezioni di cui al penultimo comma dell'art. 7.

Le facoltà delle sezioni doganali, dei posti doganali e dei posti di osservazione sono stabilite, nei limiti di competenza della dogana dalla quale dipendono, dal capo della circoscrizione doganale.

I controlli e le formalità di frontiera relativi a merci e veicoli viaggianti sotto determinati regimi doganali ovvero aventi determinate destinazioni geografiche possono essere ripartiti selettivamente, secondo criteri prestabiliti con decreto del Ministro delle finanze, tra più uffici doganali di frontiera operanti nella medesima area di confluenza delle correnti di traffico o nella stessa zona portuale, al fine di assicurare lo scorrimento dei traffici internazionali. La istituzione di una sezione doganale, quando viene richiesta da un ente od impresa nel proprio esclusivo interesse, è subordinata all'impegno da parte del richiedente di fornire gratuitamente i locali da adibirsi a sede dell'ufficio nonché di assumere a proprio carico le spese di impianto e di esercizio dei servizi necessari ad assicurare l'agibilità della sezione stessa.

(1) I primi tre commi di questo articolo sono stati sostituiti dal D.P.R. 8 maggio 1985, n. 254, in vigore dall'1 agosto 1985.

Art. 9 bis (1) - Localizzazione di determinate operazioni doganali

Il Ministro per le finanze con proprio decreto da pubblicarsi sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, può stabilire che in deroga alla competenza per materia delle dogane di qualsiasi categoria, le operazioni doganali di importazione e di esportazione, anche temporanea, relative a determinate merci o a merci trasportate con determinati veicoli od a merci viaggianti sotto determinati regimi doganali siano accentrate presso talune dogane (2) ovvero siano compiute presso la dogana del luogo ove si trova il deposito o stabilimento dell'impresa rispettivamente destinataria e mittente.

(1) Aggiunto dall'art. 1 D.P.R. 16/12/1977 n. 960.

(2) Vedi D.M. 21 gennaio 1978 (G.U. n. 23 del 24 gennaio 1978); D.M. 10 marzo 1978 (G.U. n. 70 dell'11 marzo 1978); D.M. 27 dicembre 1979 (G.U. n. 355 del 31 dicembre 1979); D.M. 14 novembre 1980 (G.U. n. 314 del 15 novembre 1980); D.M. 27 marzo 1981 (G.U. n. 88 del 30 marzo 1981); D.M. 1 giugno 1981 (G.U. n. 150 del 3 giugno 1981); D.M. 7 agosto 1981 (G.U. n. 219 dell'11 agosto 1981); D.M. 29 gennaio 1982 (G.U. del 2 febbraio 1982).

1982).

Art. 10 - Laboratori chimici delle dogane

L'istituzione o la soppressione dei laboratori chimici delle dogane e imposte indirette sono stabilite con decreto del Presidente della Repubblica. Con decreto del Ministro per le finanze, da pubblicarsi sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, possono essere istituite nelle località di notevole importanza commerciale sezioni specializzate dei competenti laboratori chimici delle dogane imposte indirette. L'istituzione di una sezione specializzata, quando viene richiesta da un ente od impresa nel proprio esclusivo interesse, è subordinata all'impegno da parte del richiedente di fornire gratuitamente i locali da adibirsi a sede dell'ufficio e le necessarie attrezzature tecniche, nonché di assumere a proprio carico le spese di impianto e di esercizio dei servizi necessari ad assicurare l'agibilità della sezione stessa. La soppressione delle sezioni specializzate è disposta con analogo provvedimento del Ministro per le finanze.

Art. 11 (1) - Orario degli uffici doganali

I capi dei compartimenti e delle circoscrizioni doganali, tenuto conto delle esigenze e delle consuetudini della produzione, del commercio e di traffici, stabiliscono l'orario dei dipendenti uffici, ferme restando le disposizioni vigenti sull'orario ordinario di lavoro degli impiegati civili dello Stato.

L'orario degli uffici e delle sezioni nelle dogane di confine, di mare e aeroportuali, quando il volume del traffico lo giustifica, deve essere stabilito, sentiti i capi dei servizi sanitari e degli altri servizi dei quali è prescritto l'intervento in relazione all'entrata nel territorio doganale ed all'uscita dallo stesso delle persone, dei veicoli e delle merci, in modo da consentire che:

- a) il passaggio delle frontiere sia assicurato ventiquattro ore al giorno con i corrispondenti controlli e formalità per i veicoli che circolano vuoti o trasportano merci in regime doganale di transito;
- b) i controlli e le formalità relativi alla circolazione dei mezzi di trasporto e delle merci che non circolano in regime doganale di transito possano essere espletati dal lunedì al venerdì, per almeno dieci ore senza interruzione e il sabato per almeno sei ore senza interruzione, salvo se questi giorni sono festivi; per le operazioni doganali eseguite nel periodo di apertura degli uffici oltre il limite dell'orario ordinario di lavoro degli impiegati civili dello Stato è addebitato il costo del servizio (2).

Nei centri elaborazione dati dei compartimenti doganali è stabilito un orario di ventiquattro ore al giorno.

Il Ministro delle finanze può disporre riduzioni degli orari, di cui al secondo e terzo comma, nei casi di inesistente o scarsa circolazione delle persone e dei veicoli ovvero di mancata utilizzazione delle apparecchiature terminali collegate ai centri elaborazione dati. I capi delle dogane possono consentire, su richiesta motivata degli operatori, il compimento delle operazioni doganali oltre l'orario di ufficio o fuori del circuito doganale verso pagamento del costo del servizio.

(1) Articolo così sostituito dal D.P.R. 8 maggio 1985, n. 254 in vigore dall'1 agosto 1985.

(2) Vedi in proposito gli artt. 14, 15 e 19 del D.P.R. 8 maggio 1985, n. 254, infra riportato.

Art. 12 - Disposizioni relative al personale delle dogane

Per esigenze di servizio i capi dei compartimenti doganali possono disporre, nell'ambito del compartimento, distacchi ed invii in missione di personale doganale per periodi non superiori ad un mese, informandone tempestivamente il Ministero e le intendenze di finanza interessate. I posti di ufficiale e di commesso nei ruoli del personale delle dogane sono conferiti, nei limiti della metà del numero disponibile, ai sensi rispettivamente dell'art. 352, primo comma, del testo unico delle disposizioni concernenti lo statuto degli impiegati civili dello Stato, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, e dell'articolo unico della legge 4 febbraio 1958, n. 94. I posti da conferirsi ai sensi delle predette disposizioni che restassero non utilizzati per mancanza di aspiranti ovvero per rinuncia o per decadenza dalla nomina e la rimanente metà dei posti disponibili sono conferiti mediante i normali pubblici concorsi, fatte salve le riserve di posti previste da altre leggi speciali a favore di particolari categorie di cittadini. Coloro che vengono immessi nei ruoli organici delle carriere del personale delle dogane devono essere assegnati, salvo casi eccezionali, presso una dogana avente sede in una delle circoscrizioni limitrofe al confine terrestre o in un'isola distante oltre dieci miglia marine dalle coste della penisola e prestarvi effettivo servizio per almeno tre anni. In caso di insufficienza di personale doganale, la reggenza di piccole dogane di terza categoria e di sezioni doganali di modestissimo traffico può essere affidata, con provvedimento del Ministro per le finanze, a sottufficiali del Corpo della guardia di finanza. Salvo casi particolari, il funzionamento dei posti doganali e dei posti di osservazione è assicurato dai comandi di brigata del Corpo predetto competenti per territorio.

CAPO III - PRESCRIZIONI AI FINI DELLA VIGILANZA E DEI CONTROLLI E POTERI DEGLI ORGANI DOGANALI

Art. 13 - Edifici in prossimità della linea doganale e nel mare territoriale

E' vietato di eseguire costruzioni ed altre opere di ogni specie, sia provvisorie sia permanenti, o di stabilire

manufatti galleggianti in prossimità della linea doganale e nel mare territoriale, nonché di spostare o modificare le opere esistenti senza l'autorizzazione del capo della circoscrizione doganale. La predetta autorizzazione a carattere autonomo e non rimane assorbita da quelle di altre autorità, quando siano prescritte.

Art. 14 - Espropriazione od occupazione temporanea di locali per la tutela degli interessi doganali

Si può procedere, per causa di pubblica utilità, all'espropriazione od occupazione temporanea di terreni o di locali occorrenti per gli uffici e posti doganali o necessari per l'esercizio della vigilanza. In caso di urgente necessità gli organi dell'amministrazione doganale o competenti comandi della guardia di finanza, previa compilazione dello stato di consistenza degli immobili da occupare, possono procedere alla immediata occupazione dei terreni o locali suddetti, dandone poi notizia al prefetto della provincia, per gli ulteriori provvedimenti di sua spettanza.

Art. 15 - Restrizioni per il deposito di merci estere nei territori extra-doganali

Il Ministro per le finanze, con proprio decreto da pubblicarsi nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, può vietare la costituzione, nei territori elencati nell'art. 2, quarto comma, di depositi di determinate merci estere, ovvero limitarli ai bisogni degli abitanti.

Art. 16 - Passaggio della linea doganale

Le merci possono attraversare la linea doganale soltanto nei punti stabiliti. Nei casi in cui nel punto di attraversamento stabilito non esista una dogana o una sezione doganale o un posto doganale, il trasporto fra il punto stesso e la località sede dell'ufficio doganale, il trasporto fra il punto stesso e la località sede dell'ufficio competente deve avvenire sia per le merci in entrata sia per quelle in uscita, lungo le vie all'uopo prescritte in base al primo comma dell'art. 9. Il capo della circoscrizione doganale, con provvedimento motivato, può vietare o limitare il movimento delle merci nei punti di attraversamento della linea doganale durante le ore notturne; può altresì vietare o limitare l'esecuzione, durante le ore predette, di operazioni di carico, scarico o trasbordo di merci nei porti o punti di approdo e negli aeroporti internazionali.

Art. 17 - Spazi doganali

Sono spazi doganali i locali in cui funziona un servizio di dogana, nonché le aree sulle quali la dogana esercita la vigilanza ed il controllo, a mezzo dei suoi organi diretti o a mezzo della guardia di finanza. La delimitazione degli spazi doganali è stabilita, tenendo conto della peculiare situazione di ciascuna località, dai competenti organi doganali e deve essere approvata dal Ministero delle finanze.

Art. 18 (1) - Carico e scarico delle merci. Circuito doganale

Il carico, lo scarico, l'imbarco, lo sbarco ed il trasbordo delle merci lungo la linea doganale e negli aeroporti debbono essere effettuati con il permesso della dogana e secondo le modalità dalla stessa stabilite.

Le aree e i locali destinati dalla dogana al compimento delle operazioni doganali costituiscono il circuito doganale, il quale di regola coincide con gli spazi doganali. Il Ministro delle finanze, su proposta del capo della circoscrizione doganale e sentita la camera di commercio, industria, agricoltura e artigianato competente per territorio, provvede nell'ambito degli spazi doganali alla delimitazione del circuito doganale con proprio decreto, copia del quale deve essere affisso presso ciascun ufficio doganale in luogo accessibile al pubblico.

Ogni operazione doganale deve essere effettuata nel circuito doganale o, fuori di esso, solo previa autorizzazione del capo della dogana.

(1) Articolo così sostituito dal D.P.R. 8 maggio 1985, n. 254 in vigore dall'1 agosto 1985; per l'efficacia delle norme innovative, v. art. 19 di detto D.P.R. infra riportato.

Art. 19 - Visite, ispezioni e controlli sui mezzi di trasporto e sui bagagli delle persone

I funzionari doganali, per assicurare l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge in materia doganale e dalle altre leggi la cui applicazione è demandata alle dogane, possono procedere, direttamente od a mezzo dei militari della guardia di finanza, alla visita dei mezzi di trasporto di qualsiasi genere che attraversano la linea doganale in corrispondenza degli spazi doganali o che circolano negli spazi stessi. Quando sussistono fondati sospetti di irregolarità i mezzi di trasporto predetti possono essere sottoposti anche ad ispezioni o controlli tecnici particolarmente accurati diretti ad accertare eventuali occultamenti di merci. Il detentore del veicolo è tenuto a prestare la propria collaborazione per l'esecuzione delle verifiche predette osservando le disposizioni a tal fine impartite dagli organi doganali. Le disposizioni di cui ai precedenti commi si applicano anche nei confronti dei bagagli e degli altri oggetti in possesso delle persone che attraversano la linea doganale in corrispondenza degli spazi doganali o che circolano negli spazi stessi.

Art. 20 - Controllo doganale delle persone

I funzionari doganali, per assicurare l'osservanza delle disposizioni stabilite dalle leggi in materia doganale e dalle altre leggi la cui applicazione è demandata alle dogane, possono invitare coloro che per qualsiasi motivo circolino

nell'ambito degli spazi doganali ad esibire gli oggetti ed i valori portati sulla persona. In caso di rifiuto ed ove sussistano fondati motivi di sospetto il capo del servizio può disporre, con apposito provvedimento scritto specificatamente motivato, che le persone suddette vengano sottoposte a perquisizione personale. Della perquisizione è redatto processo verbale che, insieme al provvedimento anzidetto, deve essere trasmesso entro quarantotto ore alla Procura della Repubblica competente. Il procuratore della Repubblica, se riconosce legittimo il provvedimento, lo convalida entro le successive quarantotto ore.

Art. 20 bis (1) - Visite, ispezioni e controlli fuori degli spazi doganali

Le disposizioni dei precedenti art. 19 e 20 si applicano, al fine di assicurare l'osservanza delle norme in materia doganale e valutaria, anche fuori degli spazi doganali nei confronti delle persone, dei loro bagagli e dei mezzi di trasporto che comunque attraversano il confine terrestre della Repubblica nonché nei confronti dei natanti ed aeromobili, dei relativi equipaggi e passeggeri e dei loro bagagli quando risulti o sussista motivo di ritenere che detti natanti ed aeromobili siano in partenza per l'estero ovvero in arrivo dall'estero. In tali casi alla competenza dei funzionari doganali è sostituita quella degli organi della guardia di finanza.

(1) Articolo aggiunto dal D.L. 4 marzo 1976, n. 31, in vigore dal 6 marzo 1976 e convertito in L. 30 aprile 1976, n. 159.

Art. 21 - Servizio di riscontro

Ai valichi di confine, ai varchi dei territori extradoganali e dei recinti doganali ed alle porte dei depositi doganali e dei depositi franchi militari della guardia di finanza procedono al riscontro sommario ed esterno dei colli e delle merci alla rinfusa, allo scopo di controllarne la corrispondenza rispetto ai documenti doganali che li scortano e di provvedere agli altri adempimenti demandati ai militari stessi dalle disposizioni in vigore. Il servizio predetto è altresì espletato, relativamente alle merci oggetto di operazioni doganali, negli altri luoghi ove si compiono tali operazioni, a bordo delle navi in sosta nei porti, nelle rade e negli altri punti di approdo marittimi, lagunari, fluviali, dei laghi di confine e dei canali interni, a bordo degli aeromobili in sosta negli aeroporti, nonché presso le stazioni ferroviarie di confine ed internazionali, sulle banchine dei porti o punti di approdo e negli scali aeroportuali durante il carico, l'imbarco o il trasbordo delle merci su treni, navi ed aeromobili ovvero durante lo scarico o lo sbarco da detti mezzi di trasporto. I militari addetti al servizio di riscontro hanno facoltà di prescindere dall'eseguire il riscontro, ovvero di limitarlo ad una parte soltanto del carico; essi sono tuttavia tenuti ad eseguire il riscontro stesso quando ne siano espressamente richiesti dal capo dell'ufficio doganale o dai funzionari addetti alle visite di controllo ovvero dai superiori gerarchi del Corpo (1). Se non emergono discordanze o, comunque, non sussistono fondati sospetti di irregolarità, i militari della guardia di finanza appongono sui documenti doganali, quando è prescritta, l'attestazione di riscontro; in caso diverso, inoltrano immediatamente motivata richiesta al capo dell'ufficio doganale od a chi per esso affinché in loro presenza la merce sia sottoposta a visita di controllo. Qualora i militari della guardia di finanza, avvalendosi della facoltà di cui al secondo comma, non eseguano il riscontro, o lo eseguano parzialmente, ne fanno annotazione sul documento doganale nei casi in cui sia prescritta l'attestazione di riscontro. La predetta annotazione sostituisce a tutti gli effetti l'attestazione di riscontro.

Gli adempimenti previsti dai commi precedenti e le relative annotazioni nel registro di riscontro non vengono effettuati presso gli uffici di passaggio quali definiti dal regolamento CEE n. 222/77, adottato dal Consiglio dei Ministri delle Comunità europee il 13 dicembre 1976, nell'art. 11, lettera d), limitatamente ai trasporti vincolati al regime di transito comunitario. Tuttavia i militari della Guardia di finanza, quando nell'esercizio del servizio di vigilanza hanno fondato sospetto di irregolarità, inoltrano immediatamente motivata richiesta al capo dell'ufficio doganale o a chi per esso, affinché in loro presenza la merce sia sottoposta a visita di controllo (2).

(1) Per l'importazione di tabacchi lavorati vedi deroga introdotta con L. 10 dicembre 1975, n. 724, art. 5. Per l'esportazione di armi da sparo e munizioni vedi deroga introdotta con art. 5 del D.L. 6 luglio 1974, n. 258 (convertito nella L. 14 agosto 1974, n. 393) e con art. 16 della L. 18 aprile 1975, n. 110.

(2) Comma ultimo aggiunto da L. 7 marzo 1985, n. 77 entrata in vigore il 19 marzo 1985.

Art. 22 (1) - Servizio di vigilanza

I capi delle dogane, d'intesa con i comandanti competenti del Corpo, possono consentire che il servizio di vigilanza affidato ai militari della Guardia di finanza venga organizzato ed attuato con particolari accorgimenti, che non richiedano la continua presenza dei militari, o che venga espletato, per motivi di sicurezza fiscale, anche nei luoghi diversi dagli spazi doganali e da quelli dove si svolgono le attività di cui al primo comma dell'art. 18.

(1) Articolo così sostituito dal D.P.R. 8 maggio 1985, n. 254 in vigore dall'1 agosto 1985.

Art. 23 - Zona di vigilanza doganale terrestre

Fino alla distanza di dieci chilometri dalla linea doganale della frontiera terrestre verso l'interno è stabilita una zona di vigilanza, nella quale il trasporto e il deposito delle merci estere sono soggetti a speciale sorveglianza ai fini della

difesa doganale. Lungo la frontiera marittima tale zona di vigilanza è stabilita fino a cinque chilometri dal lido verso l'interno. Nel delimitare la zona di vigilanza può essere superata o ridotta l'estensione territoriale indicata nel precedente comma quando, per il miglior esercizio della sorveglianza ovvero per la maggiore demarcazione della zona stessa, sia ritenuto opportuno seguire le delimitazioni costituite da rilievi orografici, da rive di fiumi o tratti navigabili di essi, da lagune e altre acque, da strade ferrate, da strade ordinarie e da autostrade.

Con decreto del Ministro delle finanze, da emanarsi entro il 31 dicembre 1985, sono individuate le zone di vigilanza per le quali esistono particolari esigenze di sorveglianza ai fini della difesa doganale e sono determinate, anche se non ricorrano le condizioni di cui al precedente comma, le distanze dalla linea doganale di frontiera terrestre e dal lido lungo la frontiera marittima verso l'interno che possono essere stabilite, rispettivamente, fino a 30 e 10 chilometri (1).

(1) Terzo comma aggiunto dal D.P.R. 8 maggio 1985, n. 254 in vigore dall'1 agosto 1985.

Art. 24 - Delimitazione e modificazione della zona di vigilanza doganale terrestre

La zona di vigilanza doganale terrestre è delimitata e modificata con decreto del Presidente della Repubblica da pubblicarsi nella Gazzetta Ufficiale (1).

(1) Vedi allegato al D.P.R. 23 dicembre 1962, n. 2074, in vigore dall'1 giugno 1963.

Art. 25 - Esercizio della vigilanza nella zona terrestre

Per accertare la legittima provenienza delle merci estere soggette a diritti di confine, che sono trasportate o si trovano depositate nella zona di vigilanza doganale terrestre, può procedersi a perquisizioni, verificazioni e ricerche, ai sensi degli articoli 33 e 35 della legge 7 gennaio 1929, n. 4. Le merci stesse possono essere sottoposte a sequestro quando vi sono indizi che esse siano state introdotte di contrabbando nel territorio doganale. Il detentore delle merci indicate nel comma precedente deve dimostrarne la legittima provenienza. Qualora rifiuti o non sia in grado di fornire tale dimostrazione, o quando le prove addotte siano inattendibili, è ritenuto responsabile di contrabbando, salvo che risulti che egli si trova in possesso della merce in conseguenza di altro reato da lui commesso.

Art. 26 - Restrizioni per il deposito di merci nella zona di vigilanza doganale terrestre

Con decreto del Presidente della Repubblica possono essere sottoposti a particolare autorizzazione ed a speciali controlli i depositi da istituirsi nelle zone di vigilanza lungo il confine della terra, per le merci che più facilmente possono essere sottratte al pagamento dei diritti di confine. Nello stesso decreto sono determinate le condizioni e le modalità per l'istituzione e l'esercizio di detti depositi.

Art. 27 - Restrizioni per la navigazione nella zona di vigilanza doganale terrestre

Con decreto del Presidente della Repubblica possono essere imposte speciali discipline per la navigazione nei laghi e nei fiumi compresi nella zona di vigilanza doganale terrestre.

Art. 28 - Esercizio della vigilanza nei laghi di confine

Salva l'osservanza degli accordi internazionali, nelle acque nazionali del Lago Maggiore e del lago di Lugano i militari della guardia di finanza debbono fermare e visitare le navi, quando vi siano indizi di contrabbando, e scortarle alla più vicina dogana per i necessari accertamenti.

Art. 29 (1) - Zona di vigilanza doganale marittima

E' sottoposta a vigilanza doganale la zona costituita dalla fascia di mare che si estende dalla linea doganale fino al limite esterno del mare territoriale.

(1) Così sostituito dall'art. 1 D.P.R. 16 dicembre 1977 n. 960, in vigore dal 3 gennaio 1978.

Art. 30 - Esercizio della vigilanza nella zona marittima

Nella zona di vigilanza doganale marittima, i militari della guardia di finanza possono recarsi a bordo delle navi di stazza netta non superiore a duecento tonnellate, per farsi esibire dal capitano il manifesto prescritto a norma dell'articolo 105 e gli altri documenti del carico. Se il capitano non è munito del manifesto o si rifiuta di presentarlo, ed in qualunque caso in cui vi sia indizio di violazione di norme doganali, la nave è scortata alla più vicina dogana per i necessari accertamenti. Per le navi di stazza netta superiore a duecento tonnellate la vigilanza è esercitata sui movimenti delle navi medesime entro la zona di vigilanza, ma quando si tenta l'imbarco o lo sbarco ovvero il trasbordo, dove non sono uffici doganali, i militari suddetti hanno la facoltà di salire a bordo, di richiedere i documenti del carico e di scortare le navi stesse alla più vicina dogana per i provvedimenti del caso.

Art. 31 - Casi di naufragio

Nel caso di naufragio gli addetti all'amministrazione delle dogane ed i militari della guardia di finanza, dopo aver

prestato i soccorsi ai naufraghi, devono provvedere, secondo le rispettive attribuzioni, alla tutela degli interessi doganali di concerto con gli organi locali dell'Amministrazione della marina mercantile. Alle merci recuperate da naufragio può essere data qualsiasi destinazione doganale consentita dalla legge, che sia richiesta dagli eventi diritto.

Art. 32 - Vigilanza doganale negli aeroporti

All'arrivo, alla partenza e durante gli stazionamenti di un aeromobile, i funzionari doganali e i militari della guardia di finanza possono procedere agli accertamenti di loro competenza riguardanti l'aeromobile, il suo equipaggio, le persone presenti a bordo e le cose trasportate. Nel regolamento per l'applicazione del presente testo unico saranno stabilite le norme per l'esercizio della vigilanza sugli aeromobili che fanno scalo in aeroporti non doganali.

Art. 33 - Costituzione ed esercizio di aeroporti

L'autorizzazione per la costruzione e l'esercizio di qualsiasi aeroporto, anche privato, non può essere concessa senza il preventivo accordo con il Ministero delle finanze ai fini della vigilanza doganale.

FIATA COMBINED TRANSPORT BILL of LADING

TRADUZIONE INDICATIVA DELLE CONDIZIONI ORDINARIE (1970) CHE REGOLANO LA POLIZZA DI CARICO PER TRASPORTI COMBINATI DELLA F.I.A.T.A.

(In caso di discordanza fa testo l'originale inglese)

DEFINIZIONI: Il termine "MERCHANT" significa e comprende il Caricatore, il Mittente, il Consegnatario, il Portatore della presente Polizza di Carico, il Ricevitore ed il Proprietario della merce. Per "Freight Forwarder", Spedizioniere, Vettore si intende l'emittente della presente Polizza di Carico nelle forme specificate al recto di questo documento. Il solo scopo delle rubriche dei seguenti articoli è di facilitarne il richiamo.

CONDIZIONI

1. APPLICABILITA'

La denominazione "Polizza di Carico per Trasporti Combinati" del presente documento non è d'ostacolo alla sua utilizzazione anche nel caso in cui il trasporto indicato venga eseguito con mezzi di una sola specie.

2. EMISSIONE DELLA "POLIZZA DI CARICO PER TRASPORTI COMBINATI"

2.1 Con l'emissione della presente "Polizza di Carico per Trasporti Combinati" lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder):

- a) si impegna a curare o a far curare l'esecuzione dell'intero trasporto dalla località in cui la merce viene presa in consegna a quella che, in questa Polizza di Carico, è designata per la riconsegna;
- b) si assume le responsabilità previste nelle presenti Condizioni.

2.2 Limitatamente all'espletamento di quanto previsto nella presente Polizza di Carico e in osservanza alle disposizioni in essa contenute, lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) è responsabile per le azioni od omissioni di chiunque cui lo stesso ricorra per l'esecuzione del contratto in adempimento alla Polizza stessa.

3. NEGOZIABILITA' E TITOLO RAPPRESENTATIVO DELLA MERCE

3.1 La presente Polizza di Carico è da ritenersi negoziabile, salvo che non sia espressamente contrassegnata con la dicitura "non negoziabile".

3.2 Con l'accettazione della presente Polizza di Carico il "Merchant" e i suoi giratari convengono con lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) che, in mancanza della indicazione "non negoziabile", la Polizza costituisce titolo rappresentativo della merce e il Portatore a seguito della girata ha il diritto di ricevere o di trasferire le merci in essa descritte.

3.3 Salvo prova contraria, la Polizza di Carico costituisce ricevuta da parte dello Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) per le merci come descritte e dettagliatamente indicate al recto della Polizza stessa. Non è tuttavia ammessa prova contraria quando la Polizza di Carico sia stata negoziata o trasferita, a salvaguardia del terzo che agisce in buona fede.

4. MERCI PERICOLOSE ED INDENNIZZI

4.1 Quando il mittente consegna allo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) merci pericolose, deve renderlo attento sulla natura esatta del pericolo e, se necessario, indicargli le precauzioni da prendersi.

4.2 Le merci, la cui natura pericolosa non sia stata portata a conoscenza dello Spedizioniere, Vettore (Freight

Forwarder), possono in qualunque momento e luogo essere scaricate, distrutte o rese inoffensive senza alcun indennizzo; inoltre il mittente è responsabile per ogni spesa, perdita o danno derivante dall'atto della loro consegna per il trasporto o durante il loro trasporto.

5. DESCRIZIONE DELLE MERCI E DELL'IMBALLAGGIO EFFETTUATO DAL "MERCHANT"

5.1 Il Mittente garantisce allo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) l'esattezza della descrizione della merce, delle marche, del numero, della qualità e del peso quali da lui indicati nel momento in cui lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) per ogni perdita, danno o spesa derivante o dipendente da inesattezza o insufficienza di tali indicazioni. Il diritto dello Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) a tale indennizzo non costituisce limitazione di alcun genere delle responsabilità a lui imputabili a seguito di questa Polizza, nei confronti di chiunque che non sia il mittente.

5.2 Senza alcun pregiudizio per l'Art. 6 lettera (A) numero (2) (d), il "Merchant" è responsabile per ogni perdita, danno o avaria derivanti da imballaggio difettoso o insufficiente della merce, come pure per la caricazione erronea e/o l'imballaggio difettoso nei "containers", nei rimorchi e sui pianali, quando la caricazione e/o l'imballo siano stati eseguiti dal "Merchant" stesso o per suo conto; il "Merchant" inoltre è responsabile per difetti o inadeguatezza dei "containers", dei rimorchi e dei pianali nel caso in cui siano forniti da lui stesso ed è tenuto ad indennizzare lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) per ogni ulteriore spesa così provocata.

6. LIMITI DELLE RESPONSABILITÀ

A. 1) Il Vettore, Spedizioniere (Freight Forwarder) è responsabile per la perdita o i danni sofferti dalla merce dal momento della presa in carico a quella della riconsegna.

2) Il Vettore, Spedizioniere (Freight Forwarder) è peraltro liberato da ogni responsabilità derivante o dipendente da:

a) errore o negligenza del Mittente o del Consegretario;

b) esecuzione di istruzioni date da persona autorizzata;

c) mancanza o difetto d'imballaggio di merci per loro natura esposte a perdita o danneggiamento se prive di imballo o con imballo inadeguato;

d) maneggio, caricazione, stivaggio o scarica eseguiti dal Mittente, dal Consegretario o da qualsiasi altra persona agente per loro conto;

e) vizi intrinseci della merce;

f) insufficienza o inadeguatezza delle marche e dei numeri sulle merci o sugli imballi o sulle unità di carico;

g) scioperi o serrate, interruzione del lavoro o riduzione della mano d'opera, qualunque sia la loro causa e siano essi parziali o generali;

h) ogni altra causa o avvenimento dei quali lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) non possa evitare il sopraggiungere o impedire le conseguenze con l'impiego di ragionevole diligenza.

3) Qualora, in forza del numero 2 del presente Articolo, lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) non sia in alcun modo tenuto a rispondere di taluni fatti che diano origine alla perdita o al danno, egli è responsabile solo nella misura in cui i fatti di cui risponde a seguito del presente Articolo, abbiano contribuito alla perdita o al danno.

4) Spetta allo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) l'onere di provare che la perdita o il danno sono dovuti a una o più d'una delle cause o a uno o più d'uno degli avvenimenti specificati sub (a), (b) e (h) del presente Articolo. Se lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) riscontra che la perdita o il danno possono essere riconducibili nelle circostanze di fatto a uno o più d'uno delle cause o avvenimenti previsti nei punti da (c) a (g) del paragrafo 2 del presente Articolo, si presume che tale ne sia stata la causa. Tuttavia il reclamante ha facoltà di provare che la perdita o il danno sono stati in realtà causati né in tutto né in parte da una o più di tali cause o eventi.

B. Se, nonostante quanto disposto in altri Articoli delle presenti condizioni, è possibile dimostrare dove si sono verificati la perdita o il danno, lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) ed il "Merchant" hanno il diritto di pretendere che la responsabilità dello Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) venga determinata secondo le norme di una convenzione internazionale o legge nazionale, quando

i) a tali norme non può derogarsi con contratto privato a danno del reclamante, e inoltre

ii) quando tali norme avrebbero avuto applicazione se il "Merchant" avesse concluso con lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) un contratto separato e diretto per quella particolare tratta del trasporto nella quale il danno o la perdita si sono verificati ed avesse ottenuto quale prova di tale contratto uno specifico documento, che deve essere emesso se tale convenzione internazionale o tale legge nazionale trovano applicazione.

7. PARAMOUNT CLAUSE

Le Norme dell'Aia contenute nella Convenzione Internazionale di Bruxelles del 25 agosto 1924 per l'unificazione di talune norme concernenti le Polizze di Carico, così come sono in vigore nel Paese di caricazione, sono applicabili a qualunque trasporto di merci via mare o per navigazione interna, sia che la merce sia caricata sopra coperta che sotto coperta.

8. LIMITE DELL'INDENNIZZO

8.1 Quando lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) è tenuto al risarcimento per il danno o la perdita delle

merci, tale risarcimento va

calcolato secondo il valore delle merci nel luogo e al momento della consegna al Consegnatario a norma di contratto, e nel luogo e al momento in cui la consegna avrebbe dovuto essere eseguita.

8.2 Il valore della merce viene stabilito secondo le mercuriali o, mancando queste, secondo il prezzo corrente di mercato; in mancanza di tutti e due, secondo il prezzo normale per merci della stessa natura e qualità.

8.3 L'indennizzo, però non può superare i 30 (trenta) Franchi per kilogrammo di peso lordo delle merci perdute o danneggiate (per "Franco" intendendosi una unità costituita da mgr 65,5 d'oro al titolo 900 millesimi).

9. RITARDI, PERDITE CONSEQUENZIALI, ecc.

Lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) non garantisce il tempo d'arrivo. Nell'ipotesi in cui venisse tenuto responsabile di un ritardo, con conseguenti perdite o danni diversi dalla perdita o dal danneggiamento della merce, la sua responsabilità è limitata ad un ammontare pari al doppio del nolo rappresentato da questa Polizza di Carico, oppure pari al valore della merce stabilito a norma dell'art. 8 quando l'indennizzo così risultante costituisce un ammontare inferiore.

10. ECCEZIONI

10.1 L'esonero ed i limiti di responsabilità previsti in queste Condizioni trovano applicazione ad ogni pretesa promossa contro lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) per perdita o danno alle merci, tanto se la pretesa sia contrattuale che extracontrattuale.

10.2 Lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) non può beneficiare delle limitazioni previste al paragrafo 3 dell'Art. 8, ove sia possibile provare che la perdita o il danno dipendono da un fatto o da un'omissione dello Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) commessi o con l'intenzione di provocare il danno o per colpa grave, o con la consapevolezza della probabilità del verificarsi di un danno.

11. RESPONSABILITA' DEI DIPENDENTI E DEI SUBCONTRAENTI

11.1 Se un'azione per danneggiamento o perdita della merce è promossa contro una delle persone indicate al paragrafo 2 dell'Art. 2, questa ha diritto di valersi degli stessi mezzi di difesa e gode dei limiti di responsabilità dei quali lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) ha il diritto di valersi a norma delle presenti Condizioni.

11.2 Tuttavia, quando risulti che la perdita o il danno dipendono da un'azione od omissione di una delle dette persone commessi con l'intenzione di causare il danno o per colpa grave o con la consapevolezza del probabile risultato di un danno, questa non può godere del beneficio della limitazione di responsabilità previsto al paragrafo 3 dell'Art. 8.

11.3 Salvo a quanto previsto al paragrafo due dell'articolo dieci e al paragrafo 2 del presente Articolo, l'ammontare totale delle somme imputabili allo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) e alle persone menzionate al paragrafo 2 dell'Art. 2 non può in nessun caso superare i limiti previsti in queste Condizioni.

12. METODO E PERCORSO DEL TRASPORTO

Lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) si riserva una ragionevole autonomia per quanto concerne i mezzi, il percorso e la procedura da seguire per il maneggio, il magazzinaggio e il trasporto delle merci.

13. CONSEGNA

Se il "Merchant" non si presenta per il ritiro della merce o di parte di essa nel luogo e nel momento nei quali il Vettore, Spedizioniere (Freight Forwarder) ha il diritto di esigerne dallo stesso il ritiro, lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) ha diritto di depositare in magazzino la merce o parte della stessa a rischio e pericolo del "Merchant". A seguito di ciò la responsabilità dello Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) per la merce o la parte di essa immagazzinata come sopra detto (a seconda del caso), cessa del tutto e il costo del magazzinaggio (pagato o pagabile dallo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) oppure dai suoi incaricati o da sub-contraenti) deve essere corrisposto senz'altro dal "Merchant" allo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) non appena questi ne faccia richiesta.

14. NOLO E SPESE

14.1 Il nolo deve essere pagato per contanti senza riduzioni e, sia prepagato sia se pagabile a destino, deve essere considerato come acquisto al ricevimento della merci e non rimborsabili o rinunciabile in alcun caso .

14.2 Il nolo e tutte le altre somme indicate in polizza di carico devono essere pagate nella divisa indicata nella polizza di carico o, a scelta dello Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) nella divisa del Paese di partenza o di destinazione al cambio più elevato vigente, per effetti bancari a vista al giorno della partenza per i noli anticipati e, per i noli pagabili a destino, al cambio più elevato tra quello del giorno in cui viene notificato al "Merchant" all'arrivo a destino della merce o quello del giorno del ritiro dell'ordine di consegna (delivery order) oppure, a scelta dello Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) al cambio del giorno della data della Polizza di Carico.

14.3 Tutte le somme dovute, tasse e gravami o altre spese devono essere pagate dal "Merchant".

14.4 Il "Merchant" dovrà rimborsare lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) in proporzione al carico per ogni costo per dirottamento, ritardo od altro incremento del costo di qualsiasi natura causati da guerra, operazioni belliche, epidemie, scioperi, disposizioni governative e cause di forza maggiore.

14.5 Il "Merchant" garantisce la correttezza della dichiarazione del contenuto, dell'assicurazione, del peso, delle misure e del valore delle merci ma lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) si riserva il diritto di ispezionare il contenuto e di verificare il peso, le misure o il valore. Se in tale ispezione si constata che la dichiarazione non è corretta si concorda che dovrà essere pagata allo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder), come danno liquidato per il suo costo ispettivo e per le perdite di nolo su altre merci, o una somma equivalente a 5 volte la differenza tra l'importo corretto e il nolo addebitato o il doppio della differenza tra il nolo addebitato e il nolo dovuto, qualunque delle due ipotesi comporti la somma minore, indipendentemente dalla cifra indicata in Polizza di Carico come nolo da pagare.

15. RITENZIONE (LIEN)

Lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) avrà diritto di ritenzione (lien) sulle merci per qualsiasi importo dovuto in base a questa Polizza di Carico compreso il magazzinaggio e le spese per l'incasso delle stesse potrà rinforzare tale ritenzione (lien) in qualsiasi modo egli riterrà opportuno.

16. AVARIE GENERALI

Il "Merchant" dovrà indennizzare lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) in relazione ad ogni reclamo di avaria generale che possa essere a lui rivolto e dovrà fornire allo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) le garanzie che questi potesse richiedere a tale riguardo.

17. RISERVE

Salvo prova del contrario le merci si considereranno riconsegnate, da parte dello Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder), così come descritte in Polizza di Carico a meno che siano state presentate riserve scritte allo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder), o alle persone indicate nella clausola 2 paragrafo 2 di cui sopra, per perdite o danni delle merci e circa la natura generale degli stessi, nel luogo della consegna, prima o al momento del passaggio delle merci in custodia della persona avente titolo al ritiro in base a questa Polizza di Carico o, se la perdita o il danno non sono apparenti entro i sei giorni consecutivi seguenti tale passaggio.

18. DECADENZA

Lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder), cesserà di essere responsabile in virtù delle clausole di queste "Condizioni" a meno che sia stato chiamato in giudizio entro 9 mesi dalla consegna delle merci. Nel caso di perdita totale delle merci tale periodo comincerà a decorrere 2 mesi dopo la data di cui le merci sono state prese in carico dallo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder).

19. GIURISDIZIONE

L'azione legale contro lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) potrà essere espletata soltanto nel luogo (Paese) dove lo Spedizioniere, Vettore (Freight Forwarder) ha la sua principale sede di attività e dovrà essere decisa secondo le leggi di tale Paese.

FIATA FORWARDERS CERTIFICATE OF RECEIPT - F.C.R.

Questo modulo può essere consegnato dallo spedizioniere al proprio committente dal momento della presa in consegna della merce. Nell'emettere il documento F.C.R., lo spedizioniere attesta di aver ricevuto in consegna una determinata spedizione, esattamente individuata e di aver ricevuto l'ordine irrevocabile di farla pervenire ad un determinato destinatario nominativamente indicato nel documento o di tenerla a disposizione di quest'ultimo. Questo ordine non può essere revocato se non dietro restituzione allo spedizioniere che lo ha emesso, del documento originale e sempre che lo spedizioniere, in questo momento, sia ancora in grado di provvedere all'annullamento o alla modifica dell'ordine originariamente ricevuto. Il documento F.C.R. non è negoziabile, poiché la consegna della merce al destinatario non è subordinata alla presentazione del predetto documento. Tale documento deve essere emesso in unico originale. Se vengono richieste copie supplementari, queste devono essere redatte su moduli speciali previsti a tale scopo che portano in sovrimpressioni la dicitura 'copy not negotiable'. Al momento dell'emissione del documento F.C.R., lo spedizioniere dovrà assicurarsi: a) che la spedizione indicata nel documento è stata presa in consegna da propri incaricati debitamente autorizzati e che egli è il solo che abbia diritto di disporre per la spedizione in questione; b) che la spedizione si trovi in buono stato apparente; c) che le indicazioni contenute nel documento corrispondano esattamente alle istruzioni ricevute; d) all'atto della trasmissione dei documenti di trasporto (polizze di carico ecc.) che questi ultimi non siano in contraddizione con le

obbligazioni che lo spedizioniere ha assunto con l'emissione del documento F.C.R.

FIATA FORWARDERS CERTIFICATE OF TRANSPORT - F.C.T.

Questo modulo puo' essere consegnato dallo spedizioniere al committente dal momento della presa in consegna della merce affinchè venga spedita. Nell'emettere il documento F.C.T., lo spedizioniere attesta che egli ha preso in consegna una spedizione specificatamente indicata nel documento stesso affinchè venga spedita, con incarico di procedere alla consegna della merce stessa secondo le istruzioni del committente, così come e' indicato nel documento. Lo spedizioniere e' responsabile della consegna della merce nel luogo di destinazione, per mezzo del ricevitore della merce stessa che egli ha scelto, a colui che detiene il titolo, conformemente alle condizioni figuranti sul documento F.C.T. La specifica responsabilità che lo spedizioniere si assume per il fatto dell'emissione di un documento F.C.T., e' quella derivante dall'applicazione delle "Condizioni Generali" stampate a tergo e delle condizioni particolari stampate in calce al documento. Il documento F.C.T. e' negoziabile poiche' la merce puo' essere consegnata solamente dietro presentazione del titolo originale sul quale sia stata apposta una girata legalmente valida.

Al momento dell'emissione del documento F.C.T., lo spedizioniere dovra' assicurarsi:

- a) che la spedizione indicata nel documento era stata presa in consegna da propri incaricati debitamente autorizzati e che egli sia il solo che abbia diritto di disporre per la spedizione in questione;
- b) che la spedizione si trovi in buono stato apparente;
- c) che le indicazioni contenute nel documento corrispondano esattamente alle istruzioni ricevute;
- d) all'atto della trasmissione dei documenti di trasporto (polizza di carico ecc.) che questi ultimi non siano in contraddizione con le obbligazioni che lo spedizioniere ha assunto con l'emissione del documento F.C.T.
- e) che la questione dell'assicurazione sia stata definita;
- f) che sia chiaramente precisato se sia stato emesso un solo o piu' originali. In quest'ultimo caso dovranno essere utilizzati due o piu' fascicoli, possibilmente progressivamente numerati, e su ciascuno di essi dovra' essere indicata la quantita' di originali emessi e il numero o i numeri progressivi degli stessi originali.

Tanto l'F.C.R. che l'F.C.T. portano a tergo le "Condizioni Generali praticate dagli Spedizionieri Italiani per le spedizioni internazionali" nella edizione depositata presso tutte le C.C.I.A.A. in data 10.3.75 e applicate sulla G.U. n. 66 del 10.3.75 (vedi pag.). Come abbiamo detto i predetti documenti vengono forniti in fascicoli di un originali e tre copie e sono posti in vendita dalla Fedespedi a tutti gli associati direttamente. La riproduzione dei documenti e' assolutamente vietata essendo coperta da copyright della FIATA.

FIATA S.D.T.

SHIPPER CERTIFICATION FOR THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS

Si tratta del 'Certificato del caricatore per trasporto di merci pericolose che si è aggiunto recentemente alla serie dei documenti FIATA e che risponde ad una assoluta necessità della Categoria.

Più volte abbiamo attirato l'attenzione dei nostri associati sul sempre crescente rischio che rappresenta per i vettori e per gli spedizionieri il trasporto di merci pericolose. Gli esempi dei gravissimi incidenti verificatisi negli ultimi tempi devono far riflettere e consigliare una particolarissima attenzione a questo settore della nostra attività.

Per eseguire i trasporti secondo le norme di prevenzione e di protezione previste dalle apposite leggi nazionali e convenzioni internazionali, e quindi per eliminare ogni responsabilità per colpa od omissione, lo spedizioniere deve conoscere l'esatta denominazione delle merci di cui assume il trasporto e la loro classificazione secondo le leggi e convenzioni nonché le conseguenti norme da seguire per il trasporto stesso, previste da tali Convenzioni:

A.D.R. per i trasporti stradali

R.I.D. per i trasporti ferroviari

IMDG/IMCO per i trasporti marittimi.

E' quindi estremamente importante che vengano forniti appositi moduli alle Aziende che producono sostanze, articoli e prodotti esplosivi, infiammabili, tossici, radioattivi, corrosivi o comunque pericolosi. L'attestazione del caricatore per il trasporto di merci pericolose, che a questo scopo la FIATA ha predisposto e che si chiama FIATA S.D.T., che permetterà allo spedizioniere di identificare immediatamente le merci e servirà a determinare la responsabilità in caso di danni o incidenti.

Va quindi rilevato che non si tratta di documento che debba essere compilato dallo spedizioniere ma che questi

deve rimettere in bianco al proprio committente, il caricatore, che dovrà compilarlo e firmarlo prima di trasmetterlo allo spedizioniere.

Facciamo presente che:

- 1) solo la Federazione Nazionale Spedizionieri è autorizzata a provvedere alla stampa di questo documento;
- 2) il documento FIATA S.D.T. per sua natura non necessita di numerazione progressiva;
- 3) i documenti FIATA S.D.T. vengono ceduti dalla Fedespedi alle ditte associate in posizione regolare, contro rimborso delle sole spese di stampa;
- 4) la FIATA ha il diritto d'autore (copyright) per il FIATA S.D.T. ma non è previsto il pagamento di alcun royalty, per estenderne l'uso in tutti i casi in cui sia ritenuto utile.
- 5) A tergo del documento sono indicate le suddivisioni della classifica delle merci secondo le citate convenzioni internazionali.