

# LexTrasporti



Direttore Responsabile ed Editore: *Luca Florenzano* Vicedirettrice: *Cecilia Vernetti* Comitato Scientifico: *Giorgio Berlingieri, Giorgia Boi, PierAngelo Celle, Massimo Deiana, Mauro Ferrando, Marcello Ghelardi, Andrea La Mattina, Marco Lopez De Gonzalo, Aldo Mordiglia, Emilio Piombino, Vittorio Porzio, Carlo Rossello, Leopoldo Tullio, Marco Turci, Enrico Vergani.* Responsabile coordinamento redazione: *Daniela D'Alauro* Comitato di redazione: *Daniela Aresu, Serena Giovidelli, Guglielmo Camera, Simona Coppola, Daniela D'Alauro, Francesca D'Orsi, Massimiliano Grimaldi, Margherita Pace, Claudio Perrella, Fabio Pieroni, Barbara Pozzolo, Chiara Raggi, Giancarlo Soave, Andrea Tracci.*

Sede e Redazione: Via Bacigalupo 4/19 16122 (Genova) email: [info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com) - Registrata presso il Tribunale di Genova



ISSN 2284-4827

## Porti, la riforma è legge: nasce il sistema portuale del processo di importazione



avv. Chiara Raggi

Studio Legale Mordiglia  
[Chiara.Raggi@mordiglia.it](mailto:Chiara.Raggi@mordiglia.it)

La legge di riforma dei porti italiani, che ha dato attuazione al decreto legislativo emesso dal Consiglio dei Ministri in data 1.2.2016 recante la "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla l. 84/1994", è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 203 del 31 Agosto 2016. Come si legge nella relazione illustrativa al decreto legge, scopo della riforma è quello di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico dei porti italiani, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone nonché la promozione dell'intermodalità nel traffico delle merci. Prima dell'entrata in vigore della riforma, la governance portuale era

disciplinata dalla legge 84 del 1994 che è stata per 20 anni la legge cardine del sistema portuale e che, tuttavia, negli anni ha evidenziato alcuni limiti dovuti anche all'evolversi del contesto internazionale. Nel 1994, ad esempio, la Cina non faceva parte del WTO e la globalizzazione dei mercati non esisteva. Quanto all'Italia, il modello della legge di riforma del 1994 era quello della dimensione mono-scalo che, sempre secondo quanto si legge nella relazione illustrativa del decreto legge, ha dimostrato una non efficiente allocazione delle risorse e degli investimenti, portando ad una competizione tra porti vicini anziché poter fare sistema così ovviando alle ridotte dimensioni logistico infrastrutturali dei porti nazionali (si pensi ad esempio ai porti di Genova e Savona). Il Legislatore del 2016 intende invece concentrare gli investimenti pubblici nell'aumento della profondità dei fondali e nella connessione dell'ultimo miglio ferroviario tra porti e interporti, aeroporti, piattaforme

logistiche e di distribuzione, al fine di rendere competitivi gli scali nazionali nella prospettiva nuova c.d. di "scalo dimensionale". Sono stati in particolare individuati quattro fattori che determinano la necessità di riforma del sistema portuale: 1. raddoppio del Canale di Suez (74 km di navigabilità in più); 2. fenomeno del c.d. gigantismo navale (navi da 18/20 mila TEUs – 40 metri cubi totali di merce trasportata); 3. Partnership tra le 10 principali linee di navigazione mondiale che insieme controllano i 2/3 del traffico commerciale; 4. Aumento della concorrenza per i porti Italiani oltre che dal Nord Europa (Amburgo, Rotterdam, Anversa e Le Havre) anche i porti del sud-est del nostro litorale (Tanger Med, Port Said Malta, Istanbul Pireo e Koper). Ad oggi in Italia sono 76 porti di rilevanza economica suddivisi in 24 Autorità Portuali (che ne governano 38) mentre gli altri sono amministrati dalle Autorità Marittime, dalle Regioni o addirittura privi di una *governance* specifica. Per il legislatore nazionale il recupero di efficienza e competitività dei sistemi portuali italiani passa necessariamente attraverso la semplificazione degli adempimenti amministrativi connessi allo svolgimento delle attività portuali e, dunque, attraverso la semplificazione degli adempimenti amministrativi connessi allo svolgimento delle attività portuali. Scopo della riforma è dunque, in primo luogo, quello di trasformare l'attuale quadro



frammentario e disarticolato in un sistema moderno ed efficiente di portualità e logistica. In tale prospettiva, la riforma prevede - all'articolo 1 - l'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti in 15 **Autorità di Sistema Portuale (AdSP)** tali da ricomprendere 54 porti nazionali. Le AsdP - enti pubblici non economici di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale sottoposte al potere di indirizzo e vigilanza del MIT - svolgeranno compiti relativi all'indirizzo, alla promozione e al controllo, anche attraverso uffici territoriali portuali, delle operazioni e dei servizi portuali, nonché delle attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. Alle AsdP sono inoltre demandati i compiti di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni (tra cui il mantenimento dei fondali), il controllo delle forniture portuali a titolo oneroso, il coordinamento delle attività amministrative esercitate nei porti e nelle aree demaniali marittime nonché, in via esclusiva, l'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo facenti parte della circoscrizione di riferimento. Infine, alle AsdP spetta il compito di promuovere forme di raccordo con i sistemi logistici, retro-portuali ed interportuali. Al comma 15 dell'art. 5 della legge è previsto che, a tre anni dall'entrata in vigore della riforma, ai sensi dell'art.17 della legge 400/1988, *valutate le interazioni tra le piattaforme logistiche e i volumi di traffico*, possa essere ulteriormente ridotto il numero delle AsdP e, con la medesima procedura, individuati i volumi di traffico minimo al venir meno dei quali le AsdP verranno soppresse con il conseguente accorpamento delle relative funzioni. Presso ciascun porto, già sede di una delle 54 ex Autorità Portuali, verrà costituito un **Ufficio Territoriale** cui verrà preposto un Segretario Generale o un suo delegato con compiti: (i) istruttori (ai fini dell'adozione delle deliberazioni di competenza delle AsdP), (ii) amministrativi, con potere deliberativo rispetto a materie di rilievo non strategico; (iv) di coordinamento delle operazioni portuali; (v) amministrativi per il rilascio delle concessioni; (vi) di controllo delle opere minori di manutenzione ordinaria e di edilizia portuale nonché (vii) di vigilanza e controllo sotto la direzione delle AsdP.

Con la riforma del sistema portuale, in sostituzione dell'ex Comitato portuale, verrà poi costituito il **Comitato di Gestione** composto da un membro scelto dalla Regione, da uno scelto dal Sindaco di ciascuno dei comuni ex sede dell'autorità portuale inclusi nelle AsdP e da un rappresentante dell'autorità marittima con diritto di voto nelle materie di competenza. Il Comitato di gestione rappresenta pertanto le istanze istituzionali e si occupa, in particolare di adottare il piano regolatore del sistema portuale nonché il piano operativo triennale concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche, di approvare il bilancio, e la relazione annuale sull'attività dell'AsdP. I rapporti degli organi delle AsdP con le associazioni di categoria, i sindacati e le associazioni economiche saranno invece gestiti dal **Tavolo di paternariato** della risorsa del mare di cui all'art. 11 bis della legge di riforma. Il modello del tavolo di paternariato, presieduto dal Presidente delle AsdP dal comandante del Porto e dai rappresentanti delle associazioni di categoria (sindacali e datoriali), è stato adottato in armonia a quanto previsto dal Codice Europeo di Condotta sul Paternariato del 14.3.2014 al fine di garantire la partecipazione e promuovere il dialogo, favorire l'inclusione sociale e la condivisione delle informazioni fra le istituzioni e le associazioni di categoria. Sempre in una prospettiva di armonizzazione, la riforma prevede l'istituzione presso il MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) del **Tavolo nazionale di coordinamento** delle AsdP con il compito, appunto, di coordinare a livello nazionale, le scelte strategiche che riguardano i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, quelle di marketing e di promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale. L'art. 18 della riforma prevede, inoltre, l'implementazione dell'attuale **Sportello Unico Doganale** ponendo in capo all'Agenzia delle Dogane anche funzioni di Sportello Unico per i controlli con competenza per tutti gli adempimenti connessi all'entrata/uscita delle merci nel/da il territorio nazionale. All'Agenzia delle Dogane viene quindi conferito il

coordinamento funzionale di tutti i procedimenti amministrativi relativi ai controlli sulle merci per i quali vengono previsti termini stringenti ovvero di un'ora qualora si proceda ad un controllo documentale e 5 ore qualora si proceda ad un controllo fisico della merce. Detti termini - che comunque non si applicano quando siano richiesti accertamenti di natura tecnica o il prelievo di campioni - decorrono da quando le amministrazioni dispongano di tutti gli elementi informativi e siano soddisfatte le condizioni previste per l'effettuazione dei controlli. Viene infine introdotta una semplificazione in materia di arrivi e partenze delle navi prevedendo - per le navi che non provengono da un porto situato al di fuori del territorio dell'Unione o da una zona franca soggetta alle modalità di controllo di tipo I secondo la legislazione doganale, non vi fanno scalo né vi si recano - un sistema di esenzioni dall'invio dei formulari IMO FAL nn. 3, 4 e 6 relativi alle dichiarazioni delle provviste di bordo, degli effetti personali dell'equipaggio, dell'elenco passeggeri e delle merci pericolose a bordo. Tale sistema consente oltre ad una semplificazione amministrativa, lo snellimento delle procedure con conseguente celerità nelle procedure di arrivo/partenza delle navi. In una prospettiva di armonizzazione rispetto ad altre modalità di trasporto.

## Nessuna responsabilità del vettore in caso di rapina



**avv. Cecilia Verneti**  
Studio Legale Camera Verneti  
c.vernetti@slcamera.it

La sentenza in commento riguarda il caso di una rapina di una partita di abbigliamento e accessori di una nota casa di moda che veniva trafugata nel corso del relativo trasporto terrestre a seguito di una rapina a mano armata. A seguito di tale evento gli assicuratori, dopo essersi surrogati nei diritti del soggetto legittimato agivano in rivalsa nei confronti del vettore incaricato. Il

Tribunale di Verona respingeva la domanda dell'attore ritenendo che non vi fosse alcuna responsabilità del vettore in quanto l'evento era conseguito ad una rapina ai danni del vettore e quindi ad una caso fortuito. Per giungere a tale conclusione il Tribunale ha anzitutto richiamato l'orientamento di Giurisprudenza espresso da Cass. 21.4.2010 n. 9439 secondo cui *"l'impossessamento della cosa trasportata a seguito di rapina non può configurarsi come causa liberatoria della responsabilità del vettore quando, appunto, le circostanze di tempo e di luogo in cui la sottrazione con violenza o minaccia si sia verificata siano state tali da renderla prevedibili ed evitabile..."*. Il tribunale ha quindi così concluso: *"Applicando questo principi al caso di specie, appare evidente che nessuna responsabilità può essere ascritta alla ditta ... in quanto la rapina del mezzo è avvenuta a mano armata, in pieno giorno sulla tangenziale di Napoli all'altezza dell'uscita Barra, zona della città sicuramente molto frequentata e non isolata . Da ciò si rileva che la condotta tenuta dagli autisti è stata improntata alla diligenza qualificata ex art. 1176 cod. civ. e non si individua nei loro confronti alcun profilo di colpa. Difatti le deposizioni rese dai due autisti ... hanno confermato le dinamiche della rapina a mano armata subita, ovvero mentre percorrevano la tangenziale di Napoli all'altezza dell'uscita Barra, una punto bianca tagliava loro la strada e dopo la brusca frenata per evitare la collisione e l'arresto del mezzo, quattro uomini di cui due armati di pistole semiautomatiche, infrangevano il vetro lato guida con il calcio della pistola e li scaraventavano per terra, i testi hanno altresì confermato che il mezzo era munito di localizzatore satellitare. Alla luce di quanto su esposto la domanda attrice deve essere respinta, in quanto la ditta .... ha dimostrato che la sottrazione della merce è avvenuta per caso fortuito, in quanto si è verificato un evento imprevedibile o al quale il vettore sia stato nell'impossibilità di opporsi (rapina a mano armata in pieno giorno)."*

La sentenza in commento si segnala soprattutto in quanto nel caso di specie il Tribunale ha riconosciuto l'esimente del caso fortuito, anziché limitarsi ad escludere la colpa grave ed a riconoscere al vettore il beneficio della limitazione di

responsabilità di Euro 1 per kg. di merce perduta. Risulta quindi che il Tribunale con la propria decisione abbia dato valore preminente alle circostanze violente in cui è avvenuta la sottrazione della merce, senza tuttavia prendere in considerazione il tipo di percorso prescelto dagli autisti, i quali avevano autonomamente deciso di attraversare "a pieno carico" la periferia napoletana - zona notoriamente ad alto rischio di rapina – giustificando tale scelta con esigenze "logistiche". Tale comportamento degli autisti, unito all'"appetibilità" della merce trasportata (borse di una nota casa di moda) avrebbero, infatti, forse potuto condurre il Tribunale ad escludere il fortuito, seppure riconoscendo al vettore il beneficio della limitazione, proprio sulla base dell'orientamento di Cassazione sopra richiamato, che ravvisa tale esimente solo nel caso di imprevedibilità e inevitabilità dell'evento. Da notare, inoltre, che la sentenza in commento ha applicato il principio espresso dalla sentenza della Cassazione n. 9439 del 2010, sopra richiamata, in un caso completamente differente rispetto a quello di specie. Infatti, in tal caso la Cassazione aveva escluso il fortuito in relazione ad una rapina avvenuta di notte durante una sosta in una piazzola incustodita, mentre nel caso di specie la rapina era stata perpetrata di giorno e durante il transito del veicolo nella periferia di Napoli. Nessun dubbio, quindi, che la sentenza in commento rappresenti un attenuamento del rigore solitamente espresso dalle Corti nei confronti dei vettori professionali.

## Il caso "Aqasia"



**avv. Fabio Pieroni**  
Studio Legale Siccardi Bregante  
f.pieroni@siccardibregante.it

La sentenza in commento affronta un interessante caso in tema di limitazione (o meglio di non limitazione) del debito del vettore di merci alla rinfusa in un caso disciplinato dalla Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico (nel testo originario del 1924 - c.d. "Regole dell'Aja") stabilendo principi che appaiono applicabili anche ai

trasporti regolati dalla Convenzione come modificata dai Protocolli di Bruxelles del 1968 e del 1979 (c.d. "Regole dell'Aja-Visby"). La decisione (*Vinnlustodin HF & another v Sea Tank Shipping AS* [2016] EWHC 2514 (Comm) può essere consultata per esteso al seguente indirizzo [http://www.bailii.org/cgi-bin/format.cgi?doc=/ew/cases/EWHC/Comm/2016/2514.html&query=\(aqasia\)](http://www.bailii.org/cgi-bin/format.cgi?doc=/ew/cases/EWHC/Comm/2016/2514.html&query=(aqasia)). Il caso trae origine dal trasporto di alcune partite di olio di pesce caricate alla rinfusa a bordo della m/c Aqasia. Il 6 Settembre 2013 la nave aveva imbarcato 2.056,926 t/m di olio di pesce nei porti islandesi di Faskrudsfjordur e Vestmannaeyjar. Una parte del carico, 550 t/m, era stata pompata nelle cisterne 1 e 2 di sinistra e 5 di dritta. Lasciata l'Islanda, la nave imbarcava un'altra partita di olio di pesce nel successivo porto norvegese di Lovund; anche tale carico veniva immesso nelle cisterne 1 e 2 di sinistra e 5 di dritta miscelandosi con quello ivi già presente. Giunta la nave a destinazione, i ricevitori lamentavano la contaminazione di 547,309 t/m sbarcate dalle cisterne 1 e 2 sinistra e 5 dritta ed elevavano formali riserve reclamando al vettore danni per USD 367.836. Gli Interessi Nave non contestavano la responsabilità ma affermavano il diritto a limitarla nella misura di GBP 100 per tonnellata di carico danneggiato e così in totale a GBP 54.730,90. Ne nasceva controversia che, pur in presenza di clausola arbitrale contenuta nel sottostante contratto di noleggio, veniva devoluta alla High Court affinché questa si pronunciasse sul tema della limitazione del debito vettoriale. Il trasporto era stato effettuato in forza di un contratto di noleggio redatto su *London Form* (un vecchio formulario sostituito nella prassi dall'*Intertankvoy* 76). Il formulario utilizzato richiamava espressamente la Convenzione di Bruxelles del 1924 e, quanto alla limitazione, rimandava all'art. IV della citata Convenzione. L'articolo IV.5 della Convenzione prevede che la responsabilità del vettore per il caso di perdita o danno non debba superare GBP 100 "per pacco o unità". L'interpretazione che gli Interessi Carico davano di tale previsione portava ad escludere il limite per il caso di merci trasportate alla rinfusa posto che, in tale tipologia di trasporto, non può parlarsi di

pacco o unità. Di contro gli Interessi Nave affermavano che il termine “unità” reperibile nel testo della Convenzione dovesse intendersi, nel caso di merci alla rinfusa, come unità di misurazione del carico. Di talché essa poteva rapportarsi al quantitativo di merce danneggiata e, nel caso di specie, ai surriferiti 100 GBP a tonnellata metrica di carico contaminato. Il giudice ha accolto la tesi dei ricevitori negando la possibilità al vettore di

potrebbe essere fatto in relazione all’unità presa a riferimento per la determinazione del nolo (un’argomentazione seguita anche da certa giurisprudenza italiana nell’interpretazione – in senso estensivo – il limite di responsabilità ex art. 423 cod. nav.). Purtuttavia non solo a tale concetto di unità di nolo non fa riferimento la Convenzione di Bruxelles del 1924 ma addirittura, applicando tale



limitare. Per giungere alla propria decisione il tribunale ha analizzato numerosi precedenti, l’orientamento di altri Paesi nonché i lavori preparatori della Convenzione firmata a Bruxelles il 25 agosto 1924. Nel processo di interpretazione operato dal giudice il significato di “unità” è stato dedotto anche dal concetto di pacco (“*pacco o unità*” recita, infatti, l’art. IV della Convenzione). Entrambi non potevano che riferirsi – secondo il tribunale – ad un oggetto fisicamente tangibile piuttosto che ad un’unità di misura. A tale conclusione doveva giungersi anche in base all’esame dei lavori preparatori della Convenzione. Il termine “o unità” era stata, infatti, aggiunta (da delegati inglesi la sera prima dell’approvazione del testo della Convenzione) al fine di coprire la limitazione di oggetti non “impacchettati”. I carichi alla rinfusa non erano stati presi in considerazione attesi i relativi valori (dell’epoca) che mai avrebbero raggiunto 100 sterline oro qualunque fosse l’unità di misurazione. Il concetto di unità non appare, dunque, applicabile – ha ritenuto il giudice – al trasporto di merci alla rinfusa dove l’unico riferimento a tale concetto

criterio, si sarebbe pervenuti, nel caso in esame, all’applicazione di un limite di responsabilità inferiore al reclamo posto che il nolo era stato convenuto su base forfetaria (*lumpsum*). Il giudice ha, quindi, ritenuto che, nelle circostanze del caso sottoposte al proprio vaglio, il vettore non potesse invocare alcuna limitazione difettando (l’art. IV delle Regole dell’Aja) di oggettivi riferimenti cui ancorare la chiesta limitazione non potendo farsi riferimento – nel caso di merci alla rinfusa - ai concetti di pacco o unità pertinenti ad altre tipologie di carico. La sentenza è rilevante sia per aver eliminato un’incertezza perdurante da tempo e sulla quale si confrontavano varie teorie a favore dell’una o dell’altra soluzione, sia perché le relative statuizioni appaiono analogicamente applicabili al sistema delle Regole dell’AjaVisby dove, eliminato ogni riferimento ai concetti di pacco o unità, l’unica limitazione per i carichi trasportati alla rinfusa resta quella, alternativamente prevista in tale testo, ancorata al peso lordo della merce danneggiata.

## La Ballast Water Management Convention (BWM)



avv. Simona Coppola

Studio Legale GarbarinoVergani  
simonacoppola@garbamar.it

La BWM è una convenzione internazionale IMO per il controllo della gestione delle acque di zavorra e dei sedimenti. Il problema della gestione delle acque di zavorra era stato sollevato dall’ IMO nel 1988 e da allora il Marine Environment Protection Committee (MEPC) dell’IMO, insieme al Maritime Safety Committee (MSC), ha affrontato il problema, focalizzandosi prima sulle linee guida e quindi sullo sviluppo della nuova convenzione. Nel 1991, il MEPC ha adottato la risoluzione MEPC 50 (31) “Linee guida per prevenire l’introduzione di organismi indesiderati e patogeni dalle acque di zavorra e dagli scarichi dei sedimenti delle navi”; nel contempo la Conferenza delle Nazioni Unite su Ambiente e Sviluppo (UNCED), tenutasi a Rio de Janeiro nel 1992, ha riconosciuto il problema come una delle principali preoccupazioni internazionali. Nel novembre 1993, l’Assemblea dell’IMO ha adottato la risoluzione A.774 (18) basata sugli orientamenti adottati nel 1991. La risoluzione sollecitava MEPC e MSC a sviluppare disposizioni giuridicamente vincolanti, applicabili a livello internazionale. La 20th Assemblea dell’IMO nel novembre 1997 ha adottato la risoluzione A.868 (20) “Linee guida per il controllo e la gestione delle acque di zavorra per ridurre al minimo il trasferimento di organismi acquatici nocivi e agenti patogeni”. La Convenzione è stata poi sviluppata, nella versione attuale, e adottata nel 2004. A seguito del deposito dello strumento di ratifica da parte della Finlandia, la Convenzione ha raggiunto il numero di Stati aderenti necessaria all’entrata in vigore e diverrà efficace a partire dall’8 Settembre 2017. Nella sempre maggiore attenzione internazionale alla salvaguardia dell’ambiente non poteva mancare una normativa che salvaguardasse i mari dalla contaminazione di specie cd “aliene” ovvero estranee a quell’habitat. La presenza di specie aliene invasive

nell'acqua di zavorra che le navi imbarcano per stabilizzare il loro assetto, e che scaricano in mare al loro arrivo in porto, rappresenta uno dei principali vettori di diffusione del fenomeno di contaminazione su scala mondiale che, oltre a costituire una temibile minaccia per la biodiversità marina, può comportare gravi conseguenze per le economie costiere, e costituire nel caso del trasferimento e della diffusione di alghe tossiche un serio problema sanitario. Lo scopo della Convenzione è minimizzare e da ultimo eliminare la traslazione, per il tramite delle stesse acque di zavorra, di microrganismi acquatici nocivi e patogeni da una zona all'altra del globo. Con l'entrata in vigore della BWM, le navi dovranno sottoporre l'acqua di zavorra, imbarcata durante ciascun viaggio, ai processi meccanici, fisici, chimici, biologici, singolarmente o congiuntamente, approvati dalla normativa quali ad es. trattamenti a base UV, ozono, ipoclorito di sodio, gas inerte. La Convenzione si applicherà ad ogni nave che batta bandiera di uno Stato contraente ovvero che navighi sotto l'autorità di tale Stato. Sono invece escluse dall'ambito applicativo: navi non progettate o costruite per trasportare acqua di zavorra, navi che operano esclusivamente in acque soggette alla giurisdizione di uno Stato contraente, a meno che lo Stato in questione stabilisca che lo scarico dell'acqua di zavorra dalla nave potrebbe danneggiare l'ambiente (*same location clause*); navi da guerra, navi ausiliarie o altre navi di proprietà o operate dallo Stato contraente e navi con acqua di zavorra permanente non soggetta a scarico. Esenzioni possono essere concesse a navi che viaggiano tra porti specificati o che operano tra porti o percorsi specificamente individuati quando l'acqua di zavorra non si mescola ad acque diverse da quelle di questi porti. Le previsioni della Convenzione non si applicano alle draghe aspiranti (*hopperdragger*). Le navi soggette alla disciplina BWM, dovranno avere a bordo i seguenti documenti che saranno vagliati in occasione dei controlli del Port State Control: "Ballast Water Management Plan" approvato dall'Amministrazione di bandiera, con l'indicazione delle procedure di sicurezza ed azioni necessarie per rispettare gli *standards* imposti dalla Convenzione; "Ballast Water Record Book" per

registrare ogni operazione di gestione dell'acqua di zavorra; "International Ballast Water Management Certificate" per navi dai 400 GT in poi ed escluse piattaforme galleggianti, FSUs (*Floating Storage Units*) e FPSOs (*Floating Production Storage and Offloading Units*), certificati con 5 anni di validità e soggetto a visite di rinnovo annuali e periodiche. Le navi già esistenti dovranno installare a bordo un sistema di trattamento dell'acqua di zavorra entro la prima visita di rinnovo del Certificato IOPP (*International Oil Pollution Prevention Certificate*) successiva alla data di entrata in vigore della BWM, mentre le navi di nuova costruzione (costruite dopo l'entrata in vigore della BWM) dovranno rispondere ai requisiti di cui sopra sin dalla consegna. Nel periodo tra l'entrata in vigore della Convenzione e la prima successiva visita di rinnovo del certificato IOPP, le navi esistenti dovranno effettuare il cambio dell'acqua di zavorra (*water ballast exchange*) come prescritto dalla Convenzione. Allo stato non è chiara quale sia la conseguenza della violazione della convenzione avendo lasciato quest'ultima agli Stati prevedere le sanzioni applicabili nell'ambito della propria giurisdizione. Una questione che merita attenzione nasce dalla mancata ratifica della BWM da parte degli Stati Uniti. Nel 2012, gli Stati Uniti hanno infatti varato una loro regolamentazione per la gestione dell'acqua di zavorra che, però, non è ancora stata approvata dalla loro *Coast Guard*, ente che ha gli stessi poteri della nostra Capitaneria di Porto. Agli Armatori che navigano in acque americane è stato concesso di attrezzare le proprie navi nei prossimi 5 anni con sistemi alternativi cd. AMS (*Alternative Management System*) rispondenti agli standard fissati dalla BWM. L'assenza di una regolamentazione globale è ovviamente fonte di preoccupazioni per le situazioni che verranno a crearsi quando, trascorsi i 5 anni di proroga concessi dagli Stati Uniti, sarà obbligatorio adottare sistemi USGC con un ulteriore ingente costo per gli armatori che avendo installato a bordo i sistemi approvati dall'IMO. Preoccupazioni nascono anche dai tempi di attesa delle linee guida e dagli intoppi burocratici che potrebbero riscontrarsi nell'emanazione delle medesime.

## Costi minimi, a volte ritornano...



avv. Andrea Tracci  
Studio Legale Associato TDP  
studio.tdp@live.it

Due anni sono ormai passati dall'entrata in vigore della legge di stabilità 2015 (Legge 23.12.2014 n° 190, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 300 del 29.12.2014), che, come si ricorderà, ha introdotto norme rivoluzionarie per il mondo dell'autotrasporto entrate in vigore a partire dal 1° Gennaio 2015, prima fra tutte l'abolizione dei costi minimi dell'autotrasporto. Forse troppo frettolosamente il legislatore italiano ha liquidato il problema sulla scorta di quanto deciso dalla Corte di Giustizia con la nota sentenza del 4 Settembre 2014. Ma ora la stessa Corte di Giustizia, con l'ordinanza dello scorso 21.06.2016, ritorna sulla *vexata quaestio* della compatibilità dei costi minimi di sicurezza di cui all'art.83 *bis* del D.L. n.112/2008 con l'art. 101 TFUE, in combinato disposto con l'art. 4, paragrafo 3 TUE, ribaltando di fatto l'interpretazione secondo cui i costi minimi sarebbero stati illegittimi *tout court*. Con tale sentenza, come si ricorderà, la Corte di Giustizia affermava che: "L'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, deve essere interpretato nel senso che osta a una normativa nazionale, quale quella controversa nei procedimenti principali, in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio determinati da un organismo composto principalmente da rappresentanti degli operatori economici interessati." Era peraltro già evidente come tale decisum era in realtà destinato a ritenere incompatibili le sole delibere dell'Osservatorio, non anche quelle del Ministero. Anche il Tar Lazio, per la verità, con le sentenze del 20 febbraio 2015 emesse a seguito del rinvio pregiudiziale, espressamente escludeva che l'annullamento potesse estendersi (anche) alle delibere adottate dal Ministero, affermando al

riguardo: "...Deve, in merito, essere precisato che l'annullamento giurisdizionale ha ad oggetto i soli atti in epigrafe espressamente indicati come oggetto d'impugnativa dovendosi, in particolare, escludere l'effetto caducante (invocato dai ricorrenti nelle memorie conclusionali) sui provvedimenti adottati dal Ministero dopo l'attribuzione a quest'ultimo, a seguito del d.l. n. 95/2012, delle competenze precedentemente spettanti all'Osservatorio. L'effetto caducante è, infatti, nella fattispecie precluso dall'inesistenza del rapporto di necessaria presupposizione tra provvedimenti, che ne costituisce il fondamento, come si evince anche dal fatto che gli atti successivi sono riconducibili ad organo diverso da quello - Osservatorio - che ha emanato i provvedimenti espressamente impugnati nel presente giudizio". Ciononostante, la quasi unanime giurisprudenza di merito, formatasi dopo la pronuncia della Corte di Giustizia, si è orientata nel senso diametralmente opposto, disapplicando per intero il sistema dei costi minimi introdotti dall'art.83 bis poiché ritenuto contrario all'art.101 TFUE. Si sono registrate anche decisioni difformi (si vedano, *ex multis*, Tribunale di Napoli 17.06.2013; Tribunale di Ferrara 22.12.2015; Tribunale di Roma 28.05.2015; etc...), ma sicuramente di orientamento estremamente minoritario. Come ricorderete anche la Corte Costituzionale, infine, con ordinanza n. 80 del 15.03.2015, ha di fatto preso atto della sentenza della Corte di Giustizia, affermando che "...spetta ai giudici rimettenti valutare l'incidenza della pronuncia della Corte di Giustizia nonché delle modifiche normative sopravvenute, sulla decisione del giudizio sottoposto al loro esame e sulla persistente rilevanza della questione di legittimità costituzionale". Ora la Corte di Giustizia, con la predetta ordinanza del 21.06.2016, si vede costretta a confermare che solo la parte di costi minimi determinata dall'Osservatorio deve ritenersi non compatibile con i principi comunitari, affermando: "L'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, deve essere interpretato nel senso che non osta a una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, in forza della

quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio determinati da un'amministrazione nazionale". La Corte è giunta a tale conclusione dopo aver (doverosamente) premesso che la situazione oggetto del procedimento su è stata (da ultimo) chiamata a pronunciarsi si differenziava da quella esaminata nella causa che aveva dato origine alla sentenza del 4 settembre 2014, laddove, per l'appunto, si erano considerate unicamente le decisioni adottate dall'Osservatorio. Quindi la Corte ha confermato il principio, già espresso ripetutamente con riferimento al precedente sistema delle c.d. "tariffe a forcilla", che allorquando i prezzi o i costi minimi, come dir si voglia, sono imposti dallo Stato per la tutela di un interesse superiore, rappresentato, in questo ultimo caso, dalla tutela della sicurezza stradale, sono giustificate le eventuali possibili restrizioni della libertà di mercato, e, nella specie, della libertà contrattuale delle parti di un contratto di trasporto. Quindi si ribadisce il concetto secondo cui solo i costi minimi elaborati dall'(ex) Osservatorio sull'Autotrasporto (organismo che, come noto, era composto da rappresentanti dei vettori e dei committenti, oltre che dello stesso ministero) erano illegittime perché rappresentavano un impedimento alla libera concorrenza. Per la cronaca la questione di interpretazione pregiudiziale è stata sollecitata dal Tribunale di Cagliari, che, il 28 ottobre 2015, ha chiesto ai giudici europei di stabilire la legittimità non delle tabelle dell'Osservatorio, ma di quelle prodotte dal ministero dei Trasporti. Questo, in particolare, il quesito, se: "l'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, debba essere interpretato nel senso che osta a una normativa nazionale, quale quella prevista dal comma 10 dell'articolo 83 bis, del decreto legge n. 112/2008, nella parte in cui il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio elaborati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e non venga demandato alla libera determinazione dei contraenti". Inoltre i giudici cagliaritari hanno chiesto "se in considerazione della natura di autorità pubblica del Ministero delle

Infrastrutture e dei Trasporti, le regole della concorrenza nel mercato interno possano essere ristrette dalla normativa nazionale al fine di perseguire l'obiettivo della tutela della sicurezza stradale". La risposta, come detto, è stata che "se un'autorità pubblica fissa prezzi minimi per servizi di autotrasporto a tutela della sicurezza stradale e della legalità, non sussistono restrizioni alla libera concorrenza". L'Ottava Sezione della Corte Europea ha quindi sentenziato che "L'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, deve essere interpretato nel senso che non osta a una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio determinati da un'amministrazione nazionale". E la decisione è adeguatamente motivata sulla base della costante giurisprudenza della Corte, con alcuni *obiter* destinati a lasciare il segno: "...se è pur vero che l'articolo 101 TFUE riguarda esclusivamente la condotta delle imprese e non disposizioni legislative o regolamentari emanate dagli Stati membri, resta il fatto che tale articolo, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, che instaura un dovere di collaborazione tra l'Unione europea e gli Stati membri, obbliga questi ultimi a non adottare o a non mantenere in vigore provvedimenti, anche di natura legislativa o regolamentare, idonei ad eliminare l'effetto utile delle regole di concorrenza applicabili alle imprese (sentenza del 4 settembre 2014, API e a., da C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, EU:C:2014:2147, punto 28, nonché giurisprudenza *ivi citata*). 21 Si ha violazione dell'articolo 101 TFUE, in combinazione con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, qualora uno Stato membro vuoi imponga o agevoli la conclusione di accordi in contrasto con l'articolo 101 TFUE o rafforzi gli effetti di tali accordi, vuoi revochi alla propria normativa il suo carattere pubblico delegando ad operatori privati la responsabilità di adottare decisioni di intervento in materia economica (sentenza del 4 settembre 2014, API e a., da C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, EU:C:2014:2147, punto 29, nonché giurisprudenza *ivi citata*). 22 Nel

caso di specie, è pacifico che i costi minimi di cui all'articolo 83 bis del decreto legge n. 112/2008 sono determinati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti stesso, sentite le associazioni di categoria più rappresentative dei vettori e quelle della committenza. 23 Tenuto conto di tali modalità di determinazione dei costi, appare evidente che lo Stato membro non ha in alcun modo revocato alla propria normativa il suo carattere pubblico delegando ad operatori privati la responsabilità di adottare decisioni di intervento in materia economica. 24 Una siffatta conclusione non è rimessa in discussione dal fatto che i costi minimi di cui all'articolo 83 bis del decreto legge n. 112/2008 sono determinati dopo aver sentito le associazioni di categoria più rappresentative dei vettori e quelle della committenza (v., in tal senso, sentenza del 4 settembre 2014, API e a., da C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, EU:C:2014:2147, punto 30, nonché giurisprudenza ivi citata). 25 Per gli stessi motivi attinenti alle modalità di determinazione, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dei costi minimi di cui all'articolo 83 bis del decreto legge n. 112/2008, non si può ritenere che una normativa come quella di cui al procedimento principale consenta di concludere nel senso dell'esistenza di un'intesa tra le imprese ai sensi dell'articolo 101 TFUE, che i pubblici poteri avrebbero imposto o favorito o di cui avrebbero rafforzato gli effetti". Insomma, come già si è detto, il pacchetto delle nuove norme introdotte nel 2015 è apparso in questi anni un provvedimento discutibile quanto ai previsti effetti, nonché totalmente avulso e sordinato dal contesto in cui è stato inserito, mancando totalmente un raccordo con le norme già esistenti, il che ha lasciato aperte e irrisolte, e dunque fonte di contenzioso, questioni interpretative decisive, lasciate quindi alle singole decisioni giudiziali.

## Contratti a viaggio: una svolta interpretativa



avv. Serena Giovidelli  
Studio Legale Cimmino Carnevale  
De Filippis  
serena.giovidelli@ccda.it

**R**itorno sulla disciplina contenuta nell'art. 332 cod.nav., a mente di una recentissima ed innovativa pronuncia resa dalla Sezione Lavoro del Tribunale di Napoli lo scorso mese di ottobre all'esito di un contenzioso giudiziario sorto dall'impugnativa di un contratto a viaggio mancante della specifica indicazione del viaggio da compiere. Rammento brevemente che l'indagine normativa compiuta nella precedente nota era diretta a segnalare l'attuale inadeguatezza di una norma, quella di cui all'art. 332 cod.nav., che prevede la sanzione della conversione del contratto a viaggio in contratto a tempo indeterminato qualora mancante della formale indicazione del viaggio da compiere. Ciò in quanto al tempo in cui fu immaginata, la precitata disposizione normativa aveva una sua specifica logica, atteso che i marittimi si imbarcavano sulle navi e la mancanza degli attuali sistemi e mezzi tecnologici non consentiva loro di avere conoscenza effettiva dei viaggi che sarebbero stati eseguiti, né del tempo che sarebbe stato necessario per compierli, qualora, appunto, ciò non fosse stato previamente indicato nel relativo contratto di arruolamento. La previsione della conversione del contratto mancante del requisito della indicazione del viaggio da compiere in contratto a tempo indeterminato aveva, pertanto, il duplice significato di una sanzione ex lege a carico dell'armatore/datore di lavoro che violava la norma ed, al contempo, di strumento protettivo posto a tutela dell'ignaro marittimo/lavoratore (Cass. 777/05). Sta di fatto che le predette finalità perseguite dalla previsione legislativa in esame appaiono oggi, invece, prive di concreta utilità, laddove, da un lato, la dinamica dei traffici marittimi, anche per effetto delle tecnologie sviluppatesi negli anni, è radicalmente cambiata, potendo un viaggio intrapreso da una nave mutare o

ampliarsi in conseguenza di nuovi e diversi incarichi, e, dall'altro, i marittimi, per i medesimi motivi, sono in grado perfettamente di prevedere la durata del loro imbarco ovvero di proteggere i propri interessi e diritti attraverso tutte le forme di tutela riconosciute anche dalla contrattazione collettiva di settore, che, come noto, con il supporto della giurisprudenza giuslavoristica, ha ulteriormente ampliato i margini di protezione del lavoratore/marittimo fino ad equipararlo a tutti gli effetti a quello di terra. Allo stato, in altri termini, la disposizione così come immaginata dal Legislatore al tempo dell'entrata in vigore del codice della navigazione non è più conforme alle dinamiche dei traffici marittimi ma si traduce, in concreto, in un vuoto formalismo la cui mancata osservanza determina conseguenze non proporzionate al tipo ed alla gravità della violazione commessa. Ciò per i viaggi in generale, posto che tale previsione appare, invece, ancora più inadeguata, nelle non rare ipotesi in cui la navigazione si risolve persino nello svolgimento di una singola tratta, come avviene ad esempio per le navi di linea che effettuano una sola rotta in andata e ritorno, giacché, in tal caso, l'indicazione del viaggio da compiere, nel senso richiesto dalla norma, diventa realisticamente un inutile formalismo giuridico. Ciò nonostante la mancata contestuale indicazione del porto di caricazione e di quello di ultima destinazione determina, anche in detti casi, la sanzione della conversione del contratto a viaggio, rectius: a tempo determinato, in contratto a tempo indeterminato, posto che la normativa in questione non prevede neppure distinzioni di sorta. Ebbene nella controversia portata alla cognizione del Tribunale di Napoli, la questione prendeva le mosse, come detto, proprio dall'impugnativa di una convenzione di arruolamento a viaggio, carente della indicazione specifica del viaggio da compiere e, più precisamente, della indicazione degli scali intermedi che sarebbero stati effettuati prima della destinazione finale. Fornendo una lettura della norma di cui all'art. 332 cod.nav., potrei dire ispirata alla cd. causa concreta, il Tribunale di Napoli ha, invece, confermato che: "l'inadeguatezza formale della convenzione sottoscritta" non è idonea ad invocare: "la pretesa

conversione del rapporto in conseguenza del denunciato vizio formale". Ma non è tutto. Sempre in questa visuale, il Giudice ha altresì chiarito che al di là del dato letterale, il lavoratore marittimo, al fine di far valere la violazione di cui all'art. 332 cod.nav., deve comunque provare: "di non avere effettivamente lavorato secondo le modalità concordate nel contratto sottoscritto (...) o comunque con modalità incompatibili con il tipo di contratto prescelto, al fine di rimarcare la finalità elusiva della normativa convenzionale". Il Giudice, dunque, dando esclusiva prevalenza all'elemento sostanziale della vicenda processuale sottoposta alla sua cognizione, ha fornito della norma una lettura nuova ed attuale, che se da un lato potrebbe avere il merito di ridurre il rischio di facili strumentalizzazioni da parte di chi fa leva sul mero dato letterale, dissociandolo dalla concreta volontà della Parti, dall'altro potrebbe anche rappresentare un primo, speriamo non ultimo, passo volto a rendere le norme di diritto sempre di più vicine alla realtà ed ai dinamismi di un settore, come quello della navigazione, che dalla prassi, prima ancora che dalla legge, nutre i suoi sostanziali principi ispiratori.

## La pesatura lorda certificata (VGM) dei container



avv. Gian Carlo Soave

Studio Legale Soave

avvgiancarlosoave@legassinfo.it

Nel corso della 94esima sessione del Comitato per la Sicurezza Marittima (MSC) dell'International Maritime Organization (IMO), è stato introdotto un importante emendamento al Capitolo VI, Parte A, Reg. 2, (denominato "Cargo information") della Convenzione SOLAS del 1974 (Safety of Life at Sea) sul tema della determinazione della massa lorda verificata del container (*verified gross mass*, acronimo VGM). Le modifiche apportate sulla verifica della massa lorda (VGM) dei container si applicano a tutti i "packed container", soggetti alle

disposizioni della Convention for Safe Containers (CSC), caricati su una nave (sottoposta al regime della Convenzione SOLAS) per un trasporto internazionale di merce. Il "packed container" è un container "loaded (stuffed or filled) with liquids, gases, solids, packages and cargo items, including pallets, dunnage and other packing material and securing materials". Sono quindi inclusi i tankcontainers, i flat-racks ed i bulk containers. Non è, invece, prevista alcuna deroga per i container *groupage* (LCL- *Less Container Load*). I punti salienti della nuova normativa, in vigore e vincolante a far data dal 01.07.2016, sono, in sintesi, i seguenti: (i) ciascun container imbarcato in export per il trasporto marittimo, salvo limitate eccezioni, deve essere dotato di pesatura certificata (*Verified Gross Mass*, VGM); (ii) senza detta pesatura, il vettore e/o l'operatore terminalista deve rifiutare la caricazione del container ("are prohibited from loading"), salvo non preferisca avvalersi della facoltà di provvedere (a propria discrezione) alla pesatura certificata (con costi a carico della parte interessata); (iii) l'obbligo di dotare il container di pesatura certificata e di trasmettere tale informazione al vettore (negli *shipping documents* o con le *shipping instructions*) è a carico dello *shipper* (sulla cui definizione si tornerà in seguito); (iv) lo *shipper* può delegare la pesatura ad un soggetto terzo che deve assumersi la responsabilità di certificare il peso del contenitore; (v) l'operatore terminalista ed il vettore marittimo non hanno alcun obbligo di verifica circa la correttezza della pesatura ("the carrier and terminal operator may rely on a shipper's signed container weight verification to be accurate. The carrier and the terminal operator are not responsible for verifying the shipper's weight verification"). La ratio della nuova norma è quella di ampliare gli standard di sicurezza, evitando così problemi di sbilanciamento durante la navigazione, di stabilità durante la scaricazione e caricazione dei container nonché ridurre al minimo i rischi di un non corretto o improprio *lashing and securing* della merce a bordo. Per realizzare tale obiettivo si è quindi deciso di anticipare gli strumenti preventivi ad un momento precedente la fase di imbarco, ponendo un maggiore onere di cooperazione in

capo allo "shipper". Al fine di fornire un approccio comune e consentire una interpretazione ed applicazione uniforme dei nuovi emendamenti (che ogni Stato deve implementare per proprio conto) il *Maritime Safety Committee* (MSC) dell'IMO ha approvato in data 09.06.2014 le linee guida (MSC.1/Circ.1475) sulla "*Verified Gross Mass of a Container Carrying Cargo*". Nelle linee guida dettate dall'MSC viene ribadito come lo *shipper* sia il soggetto obbligato (i) ad effettuare la VGM del container ("*the responsibility lies with the shipper*") ed (ii) a trasmettere la relativa comunicazione, *sufficiently in advance*, al vettore. La definizione di *shipper* fornita dall'MSC è la seguente: "*shipper means a legal entity or person named on the bill of lading or sea way bill or equivalent multimodal transport document as shipper or who (or in whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company*" (IMO Guidelines Par. 2.1.12). Dunque lo *shipper* sarà, alternativamente, (i) il soggetto indicato come caricatore in polizza di carico e/o (ii) chi (o in nome del quale o nel cui interesse) stipula il contratto di trasporto con il vettore. Venendo ai metodi da adottare per determinare il VGM, lo *shipper* ha, in sostanza, due opzioni: (i) **metodo 1**: a caricazione conclusa lo *shipper* (o una terza persona da lui autorizzata) effettuerà la pesatura del container imballato e sigillato con l'utilizzo di strumenti idonei e calibrati (IMO Guidelines par. 4.1 e 5.1.1.). La documentazione presentata a cura dello *shipper* dovrà essere rilasciata da una *weight station* e dovrà essere corredata dei dati della *weight station* stessa, inclusi gli estremi della certificazione in loro possesso. Tale metodo è stato ritenuto quello più idoneo "*to use for any packed container and any kind of goods*"; (ii) **metodo 2**: pesatura da parte dello *shipper* (o di una terza persona da lui autorizzata) dei singoli elementi componenti il "packed container" (copro container, merce e imballaggio/fardaggio). La sommatoria di questi tre pesi determinerà il VGM complessivo del container (con una tolleranza accettata del 3%). Per il *securing material* il peso può essere determinato attraverso le informazioni prodotte dal fornitore. La tara del container è, invece, "*visible on*

*the exterior of the container and should be used”, dunque si potranno utilizzare le informazioni presenti sulla placca CSC (IMO Guidelines, paragraph 12.1.). Qualora sugli imballaggi e/o superfici delle merci sia già impresso/stampato in modo permanente il peso, tale dato potrà essere utilizzato senza bisogno di procedere ad una nuova pesatura (“individual, original sealed packages that have the accurate mass of the packages and cargo items - including any other material such as packing material and refrigerants inside the packages- clearly and permanently marked on their surfaces, do not need to be weighted again when they are packed into the container” IMO Guidelines, par. 5.1.2.1.). Non è invece consentito determinare il peso degli elementi in modo estimativo (“estimating the weight of a container’s contents is not permitted”). Questo metodo è stato considerato inappropriato (ma non vietato a priori) per alcuni tipi di merci (ad esempio *scrap, break bulk and flexitanks*), poichè il peso dei singoli items è stato ritenuto di difficile individuazione. Per poter utilizzare il **metodo 2**, lo *shipper* dovrà inoltre dotarsi di un sistema di gestione della qualità certificato da parte di un organismo nazionale di accreditamento (UNI/EN/ISO 9001 e UNI/EN/ISO 28000) ovvero essere operatore AEO (con certificato AEO Sicurezza o AEO Semplificazioni doganali/Sicurezza). Dopo aver determinato il VGM, la massa lorda verificata del container deve essere comunicata dallo *shipper* in uno “shipping document” (IMO Guidelines, paragraph 6.1.). Questo documento può essere parte delle *shipping instructions* (trasmesse in sede di booking al vettore) oppure può essere trasmesso con una comunicazione separata (ad esempio “a declaration including a weight certificate produced by a weight station utilizing calibrated and certified equipment on the route between the shipper’s origin and the port terminal”, IMO Guidelines, paragraph 6.1. ossia “una dichiarazione che include un peso certificate prodotto da una stazione di pesa che utilizza apparati calibrati, omologati e certificate, sul tragitto stradale tra la sede dello shipper ed il terminal portuale”). Il documento dovrà essere necessariamente firmato (anche in forma elettronica) dallo *shipper* o da*

persona da lui autorizzata; in alternativa potrà essere indicato in lettere maiuscole il nome della persona autorizzata a firmare. Per quanto riguarda i container sbarcati per il transhipment, non è previsto l’obbligo di nuova pesatura qualora gli stessi siano già provvisti del VGM per il “previous leg of the voyage” (IMO Guidelines par. 8.1.2.2). Questi, dunque, sono i punti principali delle linee guida emesse dal Comitato per la Sicurezza Marittima (MSC.1/Circ.1475). Dal punto di vista del diritto interno in data 05.05.2016 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, con decreto dirigenziale n. 447/2016, ha pubblicato le proprie linee guida che, sostanzialmente, recepiscono quelle già fornite dall’organismo internazionale. L’unico evidente differenza ha riguardato la traduzione del termine “*shipper*” con quella di “spedizionario”, nonostante la definizione fornita dal Comitato per la Sicurezza Marittima fosse di ben più ampia portata. Successivamente il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a seguito di alcune richieste di chiarimenti sollevate anche da Associazioni di categoria, ha operato un dietro front precisando che “*lo shipper non è identificabile nella figura dello spedizionario. Infatti non avendo previsto una definizione ad hoc del termine shipper si è rimandato alla definizione di cui al punto 2.1.12 della MSC.1/Circ.1475 e con la Circolare 125/2016, letta nella sua interezza, si è voluto intendere che in luogo del termine “spedizionario” deve essere considerato il termine “shipper”*”. Per quanto riguarda le caratteristiche del “documento di trasporto” (*shipping document*), questo dovrà essere predisposto “per fornire la massa lorda verificata del container al comando nave (anche attraverso il raccomandatario marittimo) o al suo rappresentate ed al rappresentante del terminalista, sufficientemente in anticipo, per consentire l’elaborazione del piano di stivaggio”. Infine il decreto dirigenziale n. 447/2016 ha individuando un periodo transitorio sino al 30.06.2017 durante il quale per la determinazione della massa lorda verificata del container potranno essere utilizzati anche strumenti diversi da quelli regolamentari, purché l’errore massimo non sia superiore a due volte e mezzo quello previsto per la stessa tipologia di strumenti approvati e che, comunque, non superi i 500 chilogrammi.

## PUNITIVE DAMAGES: La nostra giurisprudenza



avv. Vittorio Porzio  
Studi Legali Consociati  
[Vittorio.porzio@slconsociati.com](mailto:Vittorio.porzio@slconsociati.com)

La ragione che mi induce a trattare questo argomento nasce da una recente ordinanza interlocutoria della prima Sezione della Corte di Cassazione del 16 febbraio di questo anno. Sebbene la predetta categoria di danni non sia contemplata dal nostro ordinamento, così come da quelli della stragrande maggioranza di civil law, il tema, come si vedrà in prosieguo, desta interesse anche per il nostro paese e ciò proprio con riferimento al caso che ha dato luogo alla predetta ordinanza della Corte. Per comprendere compiutamente il tema occorre una breve premessa sulla natura dei predetti danni e se gli stessi siano configurabili secondo il nostro ordinamento. L’istituto dei danni punitivi, tipico dei paesi di common law ed in particolare della maggior parte degli Stati americani e dell’Inghilterra, consiste nel riconoscimento in favore del danneggiato di un ulteriore risarcimento rispetto a quello di natura prettamente compensatorio del danno effettivamente subito. Tale riconoscimento può avvenire in quei casi di responsabilità extracontrattuale laddove il responsabile abbia agito con colpa grave o con dolo. L’entità di tali danni è determinata dal Giudice o dalla Giuria e molto spesso ha assunto dimensioni di notevolissima entità sebbene oggi questa tendenza sembra essersi ridimensionata. Sono noti anche al pubblico quei film americani, molti ricorderanno quello dal titolo “Philadelphia”, dove, nel caso di colpa medica, sono stati riconosciuti danni punitivi di svariati milioni di dollari a fronte di danni risarcitori liquidati un due/trecentomila dollari. Quindi, al criterio prettamente risarcitorio, qual’è quello contemplato dal nostro ordinamento, si aggiunge nei paesi innanzi citati quello punitivo che non mira solo a punire l’autore dell’illecito quand’anche a fungere da deterrente sia nei confronti dello stesso autore che di

altri potenziali trasgressori. Descritta, sebbene sommariamente, la natura giuridica dei predetti danni, l'attenzione può ora essere rivolta alla questione posta all'esame della Corte la quale, tralasciando gli altri motivi di ricorso proposti, era sostanzialmente chiamata a decidere se la sentenza statunitense di cui era stata chiesta la delibazione e che aveva condannato il convenuto italiano a pagare una certa somma a titolo di danni che non potevano che essere ritenuti punitivi potesse o meno essere riconosciuta dall'ordinamento italiano ritenendo il ricorrente che tale riconoscimento, come già unanimemente affermato dalla Corte nelle precedenti decisioni, fosse precluso "in quanto contraria al principio di ordine pubblico circa la natura esclusivamente compensatoria del rimedio risarcitorio". La prima Sezione della Corte, rilevando l'esistenza di numerose ragioni che suggerivano di dissentire dalle motivazioni addotte da altre pronunce della stessa Corte in merito alla non delibabilità di sentenze di condanna a danni punitivi in quanto contrarie al predetto principio di ordine pubblico e ritenendo che la questione sottoposta al proprio esame fosse di particolare rilevanza, invece di pronunciare in difformità a dette sentenze, ha rimesso gli atti al Presidente della Corte affinché lo stesso valutasse l'opportunità di affidare la decisione alle Sezioni Unite della Corte la cui decisione avrebbe rappresentato l'indirizzo definitivo della stessa Corte. L'ordinanza, oltremodo articolata, pone ovviamente al centro del suo esame l'esigenza di definire nel presente il principio di ordine pubblico. Al riguardo, ripercorrendo la stessa giurisprudenza della Corte rileva come da un'interpretazione restrittiva, secondo la quale detto principio doveva intendersi come "espressione di un limite riferibile all'ordinamento giuridico nazionale costituito dal complesso dei principi che, tradotti in norme inderogabili e da queste desumibili, informano l'ordinamento ...in un determinato momento storico", si giunga a distinguere tra ordine pubblico nazionale, se la sentenza da delibare riguardava un cittadino italiano, o a quello internazionale, se riguardava un cittadino straniero, per poi veder prevalere il riferimento all'ordine

pubblico internazionale " come complesso dei principi fondamentali caratterizzanti l'ordinamento interno in un determinato periodo storico ma fondati su esigenze di tutela dei diritti fondamentali dell'uomo comuni ai diversi ordinamenti e desumibili, innanzi tutto, dai sistemi di tutela approntati a livello sovraordinato rispetto alla legislazione ordinaria". Sulla base di questa evoluzione interpretativa, l'ordinanza in esame non ritiene più sussistente quella preclusione all'ingresso nel nostro ordinamento di istituti giuridici e valori anche diversipurché, ovviamente, compatibili non solo con i principi fondamentali della nostra Costituzione ma anche dei Trattati internazionali e delle norme comunitarie. Di tanto, secondo la Corte, se ne trarrebbe conferma dai Regolamenti Ce (cfr. n. 44 del 22 dicembre 2001, sulla competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale; n. 864 dell'11 luglio 2007, sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali; n. 2201 del 27 novembre 2003, in materia di riconoscimento ed esecuzione delle decisioni in materia matrimoniale e della responsabilità genitoriale, etc.) nonché, e ciò rileva non poco, nella giurisprudenza comunitaria secondo la quale "il ricorso alla nozione di ordine pubblico presuppone l'esistenza di una minaccia reale, attuale e grave nei confronti di un interesse fondamentale della società" (cfr. Corte Giust. UE, 4 ottobre 2012, C-249/11), ed in quella di legittimità la quale, sempre secondo l'ordinanza, "ha evidenziato come il rispetto dell'ordine pubblico debba essere garantito, in sede di controllo della legittimità dei provvedimenti giudiziari e degli atti stranieri, avendo riguardo non già all'astratta formulazione della disposizione straniera o dalla correttezza della soluzione adottata alla luce dell'ordinamento straniero o di quello italiano, bensì "ai suoi effetti", , in termini di compatibilità con il nucleo essenziale dei valori del nostro ordinamento (nel senso che le norme espressive dell'ordine pubblico sono quelle fondamentali e non coincidono con quelle, di genere più ampio, imperative o inderogabili sicché il contrasto con queste ultime non costituisce, di per sé solo, impedimento all'ingresso del provvedimento straniero.

In altri termini, continua l'ordinanza, "l'ordine pubblico non si identifica con quello esclusivamente interno, poiché, altrimenti, le norme di conflitto sarebbero operanti solo ove conducessero all'applicazione di norme materiali aventi contenuto simile a quelle italiane, cancellando la diversità tra i sistemi giuridici e rendendo inutili le regole del diritto internazionale privato. Ed allora, prosegue la Corte, può mai ritenersi violato il principio di ordine pubblico così come inteso sopra per il solo fatto che il legislatore abbia preferito legiferare in una determinata direzione (nel caso de quo prevedendo solo un risarcimento compensatorio) la cui regolamentazione non risulta fissata dalla Costituzione ma lasciata alla sola discrezionalità di esso legislatore? In una situazione di tal genere, per quali ragioni materie o istituti giuridici stranieri diversi dai nostri ma non contrari a materie regolate dalla Costituzione o ai valori essenziali dell'ordinamento interno e di quelli della comunità internazionale possono ritenersi preclusi al riconoscimento da parte del nostro ordinamento? Una simile preclusione, sarebbe giustificata nel solo caso in cui la Costituzione vietasse al legislatore di poter introdurre in detto ordinamento una disciplina analoga a quella straniera: divieto, questo, non esistente nella nostra Costituzione con riferimento all'istituto dei danni punitivi come riconosciuti in altri ordinamenti. Delineato, così, secondo la Corte come dovrebbe intendersi oggi il principio di ordine pubblico, l'ordinanza passa in rassegna le ragioni poste a fondamento delle precedenti decisioni che avevano negato la delibabilità delle sentenze straniere di condanna al pagamento dei danni punitivi citando, in particolare, le seguenti sentenze: (i) n. 1183 del 2007, riportando la seguente massima "Nel vigente ordinamento alla responsabilità civile è assegnato il compito precipuo di restaurare la sfera patrimoniale del soggetto che ha subito la lesione, anche mediante l'attribuzione al danneggiato di una somma di denaro che tende ad eliminare le conseguenze del danno subito mentre rimane estranea al sistema l'idea della punizione e della sanzione del responsabile civile ed è indifferente la valutazione a tal fine della sua condotta. E' quindi incompatibile con l'ordinamento italiano l'istituto dei danni

punitivi che, per altro verso, non è neanche riferibile alla risarcibilità dei danni non patrimoniali o morali”; (ii) n. 15814/2008 che afferma “..nel vigente ordinamento il diritto al risarcimento del danno conseguente alla lesione di un diritto soggettivo non è riconosciuto con caratteristiche e finalità punitive ma in relazione all’effettivo pregiudizio subito dal titolare del diritto leso...; (iii) n.15350/2015 che in tema di danni tanatologici statuiva che “i danni risarcibili sono solo quelli che consistono nelle perdite che sono la conseguenza della lesione della situazione giuridica soggettiva e non quelli consistenti nell’evento lesivo, in se considerato” pertanto “la progressiva autonomia della disciplina della responsabilità civile da quella penale ha comportato l’obliterazione della funzione sanzionatoria e di deterrente e l’affermarsi della funzione reintegratoria e riparatoria”. Così delineato il precedente indirizzo della Corte, l’ordinanza, ovviamente al fine di motivare il proprio dissenso ,passa poi ad esprimere i propri dubbi sulla fondatezza delle anzidette ragioni e, in particolare sul se: (a)“la funzione compensativa-risarcitoria, sebbene prevalente nel nostro ordinamento, sia l’unica attribuibile al rimedio risarcitorio e se sia condivisibile la tesi che ne esclude in radice qualsiasi sfumatura punitiva-deterrente” ; (b)“al riconoscimento di statuizioni risarcitorie straniere, con funzioni sanzionatorie, possa opporsi un principio di ordine pubblico desumibile sulla base del solo diritto interno” rilevando soprattutto che “occorrerebbe dimostrare che la funzione del rimedio risarcitorio, attualmente configurato esclusivamente in termini compensatoï, assurga al rango di un valore costituzionale essenziale e imprescindibile del nostro ordinamento, rispetto al quale non sarebbe consentito neppure al legislatore ordinario di derogarvi”. D’altro canto, l’ordinanza, completando così le proprie argomentazioni, non manca di segnalare che anche nel nostro ordinamento esistono numerose disposizioni che rispondono a finalità sanzionatorie e punitive e non meramente risarcitorie (per tutte, cfr.d.lgs. del 15 gennaio 2016, n. 7, artt. 3-5-, che, abrogando varie fattispecie del reato previsto a tutela della fede pubblica, dell’onore e del patrimonio e nel caso in cui il fatto sia riconducibile a dolo, aggiunge al risarcimento del danno in

favore della parte lesa sanzioni pecuniari aventi finalità sia preventive che repressive). E’ dunque sulla base delle anzidette prospettazioni, ragioni e considerazioni che la prima sezione della Corte, ritenuta “l’opportunità di un intervento delle Sezioni Unite sul tema della riconoscibilità delle sentenze straniere comminatorie di danni punitivi” ha ritenuto di trasmettere gli atti al Primo Presidente per l’eventuale assegnazione del ricorso alle predette sezioni. La decisione che sarà resa tanto potrà confermare l’orientamento criticato dall’ordinanza che aderire alle argomentazioni svolte dalla Prima Sezione della Corte. In questo secondo caso, le sentenze straniere che condanneranno un cittadino italiano al pagamento di danni punitivi potranno essere delibate nel nostro paese. In entrambi i casi,però, la decisione che sarà resa dalla Sezioni Unite della Cassazione vincolerà le sezioni della stessa Corte per il futuro. Ovviamente,, e per quanto concerne il nostro ordinamento, in entrambi i casi ed in mancanza di specifiche statuizioni di legge che introducano rimedi risarcitori con funzioni non riparatoria ma sanzionatoria e di deterrenza, rimarrà ancora sottratta al Giudice di poter riconoscere e liquidare danni così detti punitivi.

## La sentenza “Renos”



**avv. Guglielmo Camera**  
Studio Legale Camera Vernetti  
g.camera@slcamera.it

In data 1/7/2016 la Commercial Court inglese ha emesso una sentenza che costituisce un precedente importante in tema di assicurazione marittima. Il fatto riguarda la nave “RENOS” (R) coinvolta il 23/8/2012 in un incendio davanti alle coste egiziane. La nave aveva carico a bordo e, a seguito di incendio, subiva ingenti danni e concludeva un contratto di salvataggio su basi LOF con invocazione della Scopic. La R era assicurata per USD 12M (su basi ITCH 83) di cui l’85% piazzato con gli assicuratori coinvolti nella causa (leader Swedish Club) e con una copertura interessi e sborsi per USD 3M. Gli armatori comunicavano agli assicuratori la notice of abandonment (NOA) in data 1/2/2013. Gli assicuratori contestavano, tra le altre cose, che nel caso di specie sussistessero i presupposti per una perdita totale costruttiva (PTC) in base alla polizza assicurativa in essere. **Costi di**

**recupero e di riparazioni pre – NOA:** un aspetto trattato nella sentenza riguardava se i costi di recupero e di riparazione effettuati prima di avere reso la NOA dovessero essere computati ai fini della PTC. Il MIA 1906 prevede all’art. 60 che, ai fini di verificare la sussistenza di una PTC, occorra computare solo le “future salvageoperations” e le “future g.a. contributions”. Su questo aspetto i precedenti inglesi e la dottrina (anche italiana) sono sempre stati propensi a ritenere che con la parola “future” si intendessero solo quegli oneri incorsi successivamente alla dichiarazione di abbandono. Il giudice (Knowles – “K”) è stato però di avviso contrario ritenendo che, stando al tenore letterale della clausola 19 delle ITCH, non vi fosse alcuna ragione per limitare il computo (ai fini della PTC) ai soli costi delle riparazioni e di recupero incorsi successivamente alla dichiarazione di abbandono. Nella decisione si riporta che, a giudizio di K, la clausola 19 contempla semplicemente una comparazione fra i costi di recupero assommati a quelli di riparazione della nave con il suo valore assicurato, senza alcuna limitazione di sorta. K basa la sua decisione anche sull’articolo 60 del MIA che, a suo giudizio, indica unicamente i costi di riparazione ed i danni, senza prevedere che debbano essere presi in considerazione solo una parte di essi. In particolare la parola “future” prevede, secondo K, semplicemente che occorra tenere in considerazione anche le spese future ma non esclude da tale computo le spese o le contribuzioni in cui la nave sia già incorsa al momento del NOA. Molto importante da un punto di vista giuridico è il fatto che questa sentenza costituisca un ribaltamento delle precedenti decisioni Hall v. Hayman e Medina Princess (su cui si basava la dottrina). **Costi di salvataggio PRE- NOA:** su questo aspetto - in verità molto rilevante - occorre ribadire che la R era stata oggetto di un LOF, con invocazione della SCOPIC. La quota nave per l’art. 13 era di circa USD 1,24 M mentre il conto Scopic era di circa USD 1,34M, più ovviamente tutti i costi a cui gli armatori erano stati condannati in arbitrato LOF. Nel caso di specie gli assicuratori non avevano contestato che l’ammontare dell’articolo 13 fosse da computarsi ai fini della CTL, mentre contestavano fermamente che l’ammontare dello

SCOPIC dovesse essere incluso in tale computo, trattandosi di posta non coperta dalle polizze C&M, anche in quanto non connessa al costo delle riparazioni di cui all'articolo 60 del MIA. Gli assicuratori avevano anche osservato che sulla base dell'articolo 15 della clausola SCOPIC, l'eccedenza di cui all'articolo 13 della Convenzione del 1989 non avrebbe potuto essere reclamata dall'armatore né a titolo di GA, né in base alla copertura assicurativa in essere. Su questo aspetto K ritiene però che l'articolo 15 della SCOPIC citato dagli assicuratori fosse irrilevante per escludere che tale posta non potesse essere computata ai fini della CTL. K conclude infatti a) che lo SCOPIC sia comunque una posta che grava sulla nave e che gli assicuratori debbano inevitabilmente accettarla quale "costo di riparazione"; nonché b) che all'articolo 60 del MIA, non sia previsto che nei costi di riparazione da prendere a riferimento ai fini della PTC si debbano computare solo quelli risarcibili ai fini della polizza.

**Costi POST – NOA:** su questo aspetto K ha effettuato una lunga digressione sulle singole poste di reclamo ammettendone in parte alcune ma, ai fini che interessano, riafferma il principio che era già contenuto in una precedente sentenza ossia "Brillante Virtuoso". In particolare il giudice ammette che ai fini di computare una PTC, occorra considerare anche una "contingency" che nel caso di specie indica nel 10% del costo delle riparazioni (gli assicuratori richiedevano solo il 5%). Ad ogni buon conto la percentuale dovrebbe essere stabilita dal giudice caso per caso. Si ricorda però che nel "Brillante Virtuoso" il Giudice aveva indicato che nel computo di una CTL si dovrebbe aggiungere un "largo margine" al costo delle riparazioni.

**Sue & Labour:** per quanto di interesse, K ritiene che i costi di un R/re, agenti, periti e consulenti ingaggiati per garantire la preservazione della nave siano da considerarsi come S&L. La sentenza suddetta costituisce sicuramente un precedente molto importante ed invero l'unico in tema di spese e costi da computare ai fini della PTC. Certamente costituisce un precedente alquanto significativo sul punto, se non addirittura scomodo per gli assicuratori dal momento che in taluni casi agevola il raggiungimento del limite della somma assicurata ai fini della

sussistenza dei presupposti per una PTC. Ad oggi gli assicuratori soccombenti hanno comunque richiesto alla Corte di Appello il permesso di appellare (in quanto già negato da K). Occorrerà vedere se la Corte di Appello confermerà o riformerà tale decisione.

## Novità sul Contenzioso tributario



avv. Daniela D'Alauro  
Studio Legale Turci  
danieladalauro@turcilex.it

**N**egli ultimi mesi dell'anno è intervenuta l'Agenzia delle Dogane con la nota 118196 del 28 ottobre 2016, fornendo alcune importanti precisazioni sull'interpretazione della normativa concernente il contenzioso tributario di cui al D.Lgs. n. 546/1992, recentemente modificato dal D.Lgs. 156/2015. Innanzitutto viene chiarito che l'assistenza tecnica da parte degli spedizionieri doganali iscritti nell'apposito albo nanti le Commissioni Tributarie è limitata alle controversie relative ai tributi doganali nell'accezione di cui all'art. 34 del TULD, sicché la nuova formulazione dell'art. 12 del D.Lgs. n. 546/1992, a seguito delle modifiche introdotte dall'art. 9 comma 1 lett. e), del D.Lgs. n. 156/2015, esclude da tale attività ogni altro tipo di tributo. Viene dunque spostato il presupposto dello "jus postulandi" da quello soggettivo, relativo alle qualifiche rivestite dai professionisti abilitati, a quello oggettivo, concernente la natura della controversia. Conseguentemente, qualora in una controversia avente ad oggetto tributi diversi da quelli di cui all'art. 34 del TULD, il contribuente dovesse essere assistito da uno spedizioniere doganale, potrà essere eccepito in giudizio il difetto di "jus postulandi" di quest'ultimo. L'Agenzia puntualizza anche alcuni aspetti in materia di sospensione dell'atto impugnato. Ai sensi dell'art. 47

del D.Lgs. 546/1992, il ricorrente può chiedere alla Commissione tributaria la sospensione dell'esecuzione dell'atto impugnato, qualora dal medesimo possa derivargli un danno grave e irreparabile. In base al comma 8 bis del medesimo articolo, "durante il periodo di sospensione cautelare si applicano gli interessi al tasso previsto per la sospensione amministrativa", ovvero quelli sanciti dall'art. 39, comma 2, del D.P.R. 29.09.1973 n. 602, così come determinati nella misura di cui all'art. 4 del D.M. 21.05.2009, pari attualmente al 4,5% su base annua. L'Amministrazione con il recente intervento ha chiarito che il tasso di interesse da applicarsi in caso di sospensione cautelare giudiziale, seguita da sentenza di rigetto del ricorso, è quello previsto per la sospensione amministrativa di cui al citato D.M. 21 maggio 2009 e cioè del 4,5% su base annua. Tuttavia, qualora l'oggetto del contenzioso sia costituito da risorse proprie tradizionali, il riferimento al generico tasso di interesse previsto nel citato D.M. 21 maggio 2009 è incompatibile con quanto previsto dall'art.112, paragrafo 2, del Reg. UE



n.952/2013 che, relativamente ai dazi doganali, specifica il tasso di interesse di credito da applicarsi nell'ipotesi in cui vengano accordate al debitore facilitazioni di pagamento diverse dalla dilazione. La sospensione cautelare giudiziale dell'esecuzione dell'atto o della sentenza può configurarsi come una facilitazione di pagamento accordata al contribuente e, quindi, qualora il giudizio afferisca a tributi costituiti da risorse proprie tradizionali, la relativa disciplina non può che essere quella di matrice unionale. Conseguentemente, per quanto concerne il contenzioso avente ad oggetto risorse proprie tradizionali, il tasso di interesse di

credito nelle ipotesi di sospensione cautelare giudiziale resta quello previsto dall'art.112, paragrafo 2, del Codice Doganale dell'Unione. Per tutti gli altri tributi, la cui amministrazione è affidata all'Agenzia delle Dogane troverà, invece, applicazione il tasso di interesse di cui al D.M. 21.5.2009 (4,50% su base annua). L'Amministrazione con la nota in commento si sofferma anche sul reclamo e sulla mediazione. Tali istituti erano già presenti nell'ordinamento tributario ma, in un primo tempo, trovavano applicazione, quali strumenti deflattivi del contenzioso, con esclusivo riferimento ai soli atti dell'Agenzia delle Entrate. Successivamente con il D.Lgs. n.156/2015, che ha modificato l'art. 17 bis del D.Lgs. 546/1992, il legislatore ne ha esteso l'ambito di operatività anche agli atti emessi da altri enti impositori, ivi inclusa l'Agenzia delle Dogane; l'Amministrazione sottolinea che le disposizioni di cui all'art. 17 bis trovano applicazione soltanto rispetto ai ricorsi notificati a partire dal 1° gennaio 2016. Lo scopo sia del reclamo che della mediazione consiste nella volontà di stimolare un maggior dialogo tra l'Amministrazione Finanziaria e il contribuente, improntato ai principi di leale collaborazione e di buona fede e teso a rimuovere eventuali vizi dell'atto amministrativo, evitando gli oneri e l'alea di un eventuale giudizio. La peculiarità dei suddetti istituti rispetto alle altre possibilità deflattive offerte dall'ordinamento, quali l'autotutela e l'accertamento con adesione, risiede nell'automatismo dell'avvio della procedura amministrativa pre-processuale, in forza del quale il ricorso produce anche gli effetti di un reclamo ed al tempo stesso impone all'Ufficio di esaminarlo e di riscontrarlo in maniera espressa entro un termine stabilito. L'Amministrazione precisa che, pur nel silenzio del legislatore, sono da ritenersi esclusi dalla mediazione, ma non dal reclamo, gli atti aventi ad oggetto tributi costituiti da risorse proprie tradizionali; tale eccezione non vale per gli atti di irrogazione delle relative sanzioni, per i quali si applica sia il reclamo che la mediazione. L'inapplicabilità della mediazione a tali tributi risiede nella prevalente disciplina di rango unionale, che regola l'accertamento, la riscossione e la messa a disposizione degli stessi in favore del bilancio

dell'Unione Europea e che limita a casi tassativi, tra i quali non rientra la mediazione, le ipotesi in presenza delle quali gli Stati membri sono esentati dal loro obbligo di messa a disposizione degli importi accertati (art. 17, comma 2 Reg. CE 1150/2000 del 22.5.2000). Può essere invece oggetto di reclamo e di mediazione l'IVA riscossa all'importazione in quanto quando il legislatore ha voluto escluderla (ad esempio nel caso della transazione fiscale ex art. 182 ter del R.D. 267/1942), tale esclusione è stata indicata in modo esplicito. Ai sensi del comma 7 dell'art. 17 bis del D.Lgs. 546/1992, in caso di mediazione, le sanzioni amministrative si applicano nella misura del 35% del minimo previsto dalla legge. L'Agenzia delle Dogane chiarisce che, in conformità a quanto affermato in proposito dall'Avvocatura Generale dello Stato, in ragione della formulazione letterale del citato comma 7, tale percentuale del 35% del minimo si applica tanto nell'ipotesi in cui oggetto del ricorso/reclamo sia un atto di recupero del tributo e della relativa sanzione, quanto nell'ipotesi in cui oggetto del ricorso/reclamo sia un atto con il quale viene esclusivamente irrogata la sanzione. Nei casi in cui una pluralità di soggetti sia obbligata al pagamento della pretesa tributaria oggetto dell'atto impugnato, la trattazione della procedura relativa al reclamo e all'eventuale proposta di mediazione formulata da ognuno di questi è coordinata dalla Struttura competente e l'eventuale perfezionamento della mediazione non estende i propri effetti nei confronti di tutti gli altri coobbligati in solido non aderenti all'accordo. Invero l'Agenzia mette in luce che la disposizione di cui all'art.1306 c.c., attenendo all'opponibilità al creditore da parte di un coobbligato in solido della sentenza definitiva pronunciata nei confronti di altro coobbligato solidale, non è equiparabile al provvedimento che definisce il procedimento di reclamo/mediazione. In materia di esecuzione delle sentenze di condanna in favore del contribuente, l'art. 69 comma 1 del D.Lgs. 546/1992 prevede il principio generale dell'immediata esecutività di tutte le sentenze di condanna dell'Ente impositore al pagamento di somme in favore del contribuente. L'Agenzia delle

Dogane, richiamandosi a quanto previsto dall'art. 68, comma 3 bis, del D.Lgs. n. 546/1992, comma introdotto dall'art.10, comma 2, della L. n.161/2014, ha precisato che nei giudizi aventi ad oggetto risorse proprie tradizionali ed IVA riscossa all'importazione, il rimborso di tali somme, indipendentemente dal relativo importo o dallo svincolo dalla garanzia, può avvenire soltanto a seguito del passaggio in giudicato della sentenza favorevole al contribuente. Alla base di tale posizione dell'Amministrazione vi è la considerazione che, qualora all'esito definitivo del giudizio fosse impossibile recuperare gli importi *medio tempore* rimborsati al contribuente per sopravvenuta insolvenza, lo Stato membro verrebbe ritenuto finanziariamente responsabile nei confronti del bilancio dell'Unione Europea con conseguente obbligo per lo stesso di messa a disposizione delle relative somme. Conseguentemente l'Agenzia delle Dogane ha anticipato che in tali ipotesi provvederà a costituirsi nei giudizi di ottemperanza eventualmente promossi dai contribuenti, eccettuando l'impossibilità di eseguire la condanna al rimborso in pendenza di lite e, nel caso in cui ciononostante venisse emesso l'ordine di provvedere al rimborso, chiederà che il medesimo sia subordinato alla prestazione di idonea garanzia, indipendentemente dall'ammontare del rimborso stesso.

Estratto da 



**avv. Francesca D'Orsi**  
Studio Legale D'Orsi  
francescadorsi@studiodorsineri.it

**S**ul secondo volume dell'anno 2016 della rivista, appare un interessante articolo sulla "reticenza dell'assicurando in ordine a un precedente sinistro avvenuto con imbarcazione diversa da quella assicurata" a firma della collega Isabella Toppazzini che, traendo spunto dalla sentenza della Corte di Cassazione sez. III del 10 giugno 2015 nr. 12086, analizza la natura e l'importanza delle dichiarazioni dell'assicurando ex art. 1892 c.c. La sentenza in commento ha statuito che "sussiste reticenza dell'assicurato a

norma dell'art. 1892 c.c. quando nell'assicurazione di un'imbarcazione l'assicurato ometta di dichiarare la sussistenza di precedenti sinistri, anche se subiti da un'imbarcazione diversa da quella assicurata, e si ravvisa la colpa grave quando nel modulo di proposta contrattuale si richieda proprio l'indicazione di precedenti sinistri". Il fatto. Il 15 giugno 2002 il sig. Visigalli assicurò un'imbarcazione di sua proprietà presso la compagnia assicuratrice underwritingRisk Service LTD (poi divenuta Certainunderwritersat Lloyd's). Il 24 agosto 2002, all'incirca due mesi dopo la stipula del contratto, l'assicurato subì la perdita totale dell'imbarcazione e convenne in giudizio l'assicuratore per il pagamento dell'indennità assicurativa. Il Tribunale di Genova, respinse la domanda, essendo emerso che l'assicurato non aveva dichiarato, né in sede di stipulazione contrattuale né al momento della denuncia della perdita dell'imbarcazione, due precedenti sinistri da lui subiti nel 1998 con altre imbarcazioni. La Corte d'appello confermò la sentenza di primo grado e la questione fu portata all'attenzione della Suprema Corte di Cassazione che con la predetta statuizione confermò l'esattezza delle precedenti decisioni. È pacifico che il rischio sia un elemento essenziale del contratto di assicurazione. Il rischio è un fatto futuro ed incerto, che può essere calcolato in termini di probabilità attraverso procedimenti statistico-attuariali, che tengono conto principalmente della frequenza con cui un sinistro si verifica, della gravità delle sue conseguenze e della stabilità nel tempo con cui esso si presenta. Questo procedimento matematico permette di diversificare il rischio e di suddividerlo in classi omogenee; a ciascuna classe viene poi attribuito un premio, il cui importo corrisponde a quanto necessario a ripartire, in un determinato arco di tempo, l'onere dei sinistri individuali tra tutti i componenti della medesima classe (cosiddetto principio di mutualità). Incidono sul calcolo del rischio i dati relativi alla persona dell'assicurando e ai suoi comportamenti. Tali informazioni non possono che essere forniti dall'assicurando in una fase antecedente alla conclusione del contratto per mezzo di un questionario. Tali informazioni sono quelle di cui all'art. 1892 c.c.

L'articolo precitato dispone che "Le dichiarazioni inesatte e le reticenze del contraente, relative a circostanze tali che l'assicuratore non avrebbe dato il suo consenso o non lo avrebbe dato alle medesime condizioni se avesse conosciuto il vero stato delle cose, sono causa di annullamento del contratto quando il contraente ha agito con dolo o con colpa grave [1893, 1894, 1898]. L'assicuratore decade dal diritto d'impugnare il contratto se, entro tre mesi dal giorno in cui ha conosciuto l'inesattezza della dichiarazione o la reticenza, non dichiara al contraente di volere esercitare l'impugnazione. L'assicuratore ha diritto ai premi relativi al periodo di assicurazione in corso al momento in cui ha domandato l'annullamento e, in ogni caso, al premio convenuto per il primo anno. Se il sinistro si verifica prima che sia decorso il termine indicato dal comma precedente, egli non è tenuto a pagare la somma assicurata. Se l'assicurazione riguarda più persone o più cose, il contratto è valido per quelle persone o per quelle cose alle quali non si riferisce la dichiarazione inesatta o la reticenza". La norma è posta a tutela dell'assicuratore il quale deve conoscere esattamente la situazione dell'assicurato al fine di valutare correttamente il rischio che assume con il contratto e stabilire il premio che gli deve essere corrisposto. A norma del predetto articolo, sono rilevanti solo le informazioni riguardanti situazioni, di fatto o di diritto, che possono oggettivamente incidere sulla probabilità di avveramento del rischio o sull'entità delle sue conseguenze, cioè "relative a circostanze tali che l'assicuratore non avrebbe dato il suo consenso o non lo avrebbe dato alle medesime condizioni se avesse conosciuto il vero stato delle cose". Dal principio di rilevanza oggettiva del rischio anzidetta, derivano due importanti conseguenze: 1) ai fini dell'applicabilità dell'art. 1892 c.c., l'assicuratore ha l'onere di dimostrare solo la divergenza tra rischio reale e rischio descritto 2) non è necessario che la circostanza falsa o taciuta abbia inciso sull'esegesi del sinistro, perché un conto è il rischio, inteso come giudizio di probabilità, un altro conto è l'evento, inteso come sinistro potenzialmente verificabile o già verificato. Per l'annullamento del contratto o il rifiuto al pagamento

dell'indennizzo, è solo al concetto di rischio che l'art. 1892 c.c. fa riferimento. Come è noto, in tema di contratto di assicurazione, la reticenza dell'assicurato è causa di annullamento negoziale quando si verificano cumulativamente 3 condizioni: a) che la dichiarazione sia inesatta o reticente; b) che la dichiarazione sia stata resa con dolo o colpa grave; c) che la reticenza sia stata determinante nella formazione del consenso dell'assicuratore; il giudizio sulla rilevanza delle dichiarazioni inesatte o sulla reticenza del contraente, implicando un apprezzamento di fatto, è riservato al giudice di merito ed è censurabile in sede di legittimità solo se non sia sorretto da una motivazione logica, coerente e completa. Con la pronuncia del 10 giugno 2015, n. 12086, il S.C. definisce e chiarisce i casi in cui la reticenza dell'assicurato ex art. 1892 c.c. comporta l'annullamento del contratto, pur in presenza del regolare pagamento del premio. Nel caso della sentenza, l'assicurando aveva prospettato all'assicuratore una situazione di rischio diversa e meno grave rispetto la situazione reale, perché la notizia taciuta riguardava una circostanza oggettivamente idonea ad aumentare la probabilità di verificazione dell'evento. Infatti il grado di sinistrosità di un soggetto viene valutato tenendo conto non solo della frequenza con cui questi rimane coinvolto in un sinistro, ma anche della condotta complessivamente tenuta in quelle circostanze, vengono presi in considerazione quindi, non solo i comportamenti che hanno dato luogo al nesso causale dell'evento ma anche quelli che non sono stati in grado di evitare il nesso innescato da altri. Sotto il profilo dell'elemento psicologico, i giudici hanno constatato che il quesito relativo ai precedenti sinistri, pur non contenendo specificazioni sull'imbarcazione utilizzata, era inserito in un quadro di riferimento idoneo ad orientare il contraente sulle informazioni da dare, comprese quelle che, ancorché non specificatamente richieste, erano per ragioni di omogeneità, comunque riconducibili a quel quadro e pertanto non eludibili senza che ne risultasse violato il principio di buona fede. In conclusione la Suprema Corte ha riconosciuto come legittimo il rifiuto dell'assicuratore di pagare l'indennizzo, in quanto, l'inesatta rappresentazione del rischio avvenuta per colpa dell'assicurato, e la conseguente applicazione viziata del meccanismo della mutualità hanno inficiato l'elemento causale del contratto, impedendo la realizzazione della funzione indennitaria.

## Soste dei contenitori, responsabilità dello spedizioniere ed operazioni accessorie ex articolo 1737 c.c



avv. Claudio Perrella

Studio Legale LS LexjusSinacta  
c.perrella@lslex.com

Una recente sentenza del Tribunale di Genova (sentenza n. 2951/2015 *Agenzia Marittima Le Navi c. Delta*) si colloca in un filone giurisprudenziale ormai piuttosto nutrito, relativo ad una fattispecie che ricorre con frequenza, ossia la richiesta di pagamento del corrispettivo per la ritardata restituzione dei container impiegati per il trasporto di merce su nave. La giurisprudenza sul tema è già piuttosto risalente, ma la produzione è divenuta negli ultimi anni più fitta, a testimonianza del fatto che si tratta di contenziosi ricorrenti, spesso originati dalla sopravvenuta insolvenza dei ricevitori acquirenti della merce, che tardano o rifiutano di prendere in consegna i contenitori provvedendo al loro svuotamento e restituzione al vettore marittimo. In molti casi contribuisce ad alimentare il contenzioso il ritardo con cui la compagnia marittima segnala i ritardi maturati a destino, al punto che non è infrequente che caricatori e spedizionieri vengano allertati del mancato ritiro a distanza di settimane o mesi, allorquando è divenuto difficile ottenere l'adempimento da parte del *consignee* ed è sopraggiunto il rischio dell'intervento ad opera delle autorità portuali o doganali del porto di sbarco, che procedono alla vendita forzosa della merce al fine di recuperare gli eventuali diritti maturati. Il protrarsi delle soste e l'incremento esponenziale del corrispettivo richiesto dalla compagnia marittima (che fa sì che spesso l'ammontare dovuto per le soste addirittura ecceda il valore stesso della merce) la circostanza che si tratta spesso di beni deperibili o soggetti a scadenza ravvicinata che rende la merce non più utilmente esportabile né reimportabile, l'incertezza che spesso esiste

nell'individuare i soggetti tenuti al pagamento delle somme reclamate dal vettore (con rivendicazioni che immancabilmente sorgono tra il caricatore-mandante ed il proprio spedizioniere) sono tutti fattori che contribuiscono a far sì che tali contenziosi si rivelino di difficile composizione. Le questioni tradizionalmente ricorrenti possono così riassumersi: la qualificazione del contratto relativo alla disponibilità dei contenitori; la qualificazione del corrispettivo ed il termine di prescrizione applicabile al diritto vantato dal vettore; la legittimazione passiva di (*rectius*, la sussistenza dell'obbligo in capo a) caricatore e/o spedizioniere; le conseguenze di eventuali ritardi o inerzie da parte del vettore marittimo. **La qualificazione del contratto relativo alla disponibilità dei contenitori** L'inquadramento del contratto in base al quale il vettore marittimo concede la disponibilità dei contenitori per il trasporto è evidentemente punto preliminare e prioritario per l'individuazione della natura del corrispettivo richiesto dal vettore e del diritto da questo vantato. Sul punto la posizione raggiunta dalla nostra giurisprudenza è piuttosto netta, ed è nel senso che la fornitura da parte del vettore di container impiegati per lo stivaggio delle merci dà vita ad un contratto di locazione, distinto dal contratto di trasporto, che espone il caricatore al pagamento di un corrispettivo per l'eventuale ritardato svuotamento e riconsegna (così ad esempio Cassazione, n. 12888/2009, *Soc. Ari c. Soc. Grandi Traghettoni Gilnavi*). Un punto che è stato talora affrontato dalle nostre corti è costituito dalla circostanza che le compagnie marittime impiegano molto spesso contenitori dei quali non sono proprietarie, disponendone per effetto di *leasing agreements*. Il dato è, ad avviso della giurisprudenza, irrilevante con riguardo al ricorso dello schema della locazione, che non impone che l'armatore abbia la proprietà dei containers, essendo sufficiente la mera disponibilità sul piano giuridico ed operativo. L'inquadramento del contratto in virtù del quale viene concessa la disponibilità dei contenitori si riverbera evidentemente sulla determinazione della natura del corrispettivo. Se il contratto è ascrivibile

allo schema della locazione, la disciplina sarà quella dei canoni dovuti per effetto di tale locazione, con le conseguenze del caso in punto prescrizione. Infine, fonte di frequenti contenziosi è la individuazione del soggetto tenuto al versamento del corrispettivo per la ritardata restituzione del container. La richiesta viene di regola presentata dal vettore marittimo al soggetto che risulta *shipper* in polizza di carico, oppure (qualora la veste non coincida) allo spedizioniere. La decisione che si commenta ha escluso la fondatezza della domanda formulata all'indirizzo dello spedizioniere, escludendo che la stipulazione del contratto relativo alla disponibilità dei contenitori sia configurabile quale operazione accessoria ai sensi dell'articolo 1737 cc. Sul punto era già intervenuta in precedenza la Cassazione (sentenza n. 4900/2011, *Ignazio Messina c. Intercosped S.r.l.*) affermando che "*tra le prestazioni accessorie dello spedizioniere sono comprese sì la custodia della merce, oltre altri adempimenti, ma di certo non le modalità dei rischi dell'esecuzione, perché egli si obbliga solo a concludere con altri, in nome proprio e per conto del mittente il contratto di trasporto*" Il punto sembra ora piuttosto consolidato nella giurisprudenza delle nostre Corti. Nello stesso senso anche Tribunale di Brescia, 30 aprile 2016 e Tribunale di Parma Tribunale Parma, 20 febbraio 2012 n. 246, che ha precisato in particolare che gli effetti di tale orientamento sono duplici: a) è possibile che tale contratto di locazione, svincolato dal contratto di spedizione, possa essere stipulato dallo spedizioniere in nome e per conto del caricatore, con le conseguenze proprie del mandato con rappresentanza (per cui lo spedizioniere opera rappresentando ed obbligando in via diretta lo *shipper*); b) è possibile fornire prova del conferimento della relativa procura con qualsiasi mezzo, anche attraverso presunzioni, non occorrendo fornirne prova scritta, posto che, mentre per il contratto di trasporto marittimo di merce è richiesta la prova scritta, ai sensi dell'art. 420 c.n., per il contratto di locazione non sussistono tali limiti probatori.

## Mediazione obbligatoria anche per le domande riconvenzionali e di terzo?



avv. Barbara Pozzolo

Studio Legale Pozzolo

barbarapozzolo@studiodilegalepozzolo.it

La norma, dettata dall'art.5 comma 1 bis d.lgs. 28/2010, relativa alla mediazione quale condizione di procedibilità prevede: **“Chi intende esercitare in giudizio un’azione relativa a una controversia in materia di condominio, diritti reali, divisione, successioni ereditarie, patti di famiglia, locazione, comodato, affitto di aziende, risarcimento del danno derivante da responsabilità medica e sanitaria e da diffamazione con il mezzo della stampa o con altro mezzo di pubblicità, contratti assicurativi, bancari e finanziari, è tenuto, assistito dall’avvocato, preliminarmente a esperire il procedimento di mediazione ai sensi del presente decreto ovvero omissis... L’esperimento del procedimento di mediazione è condizione di procedibilità della domanda giudiziale. L’improcedibilità deve essere eccepita dal convenuto, a pena di decadenza, o rilevata d’ufficio dal giudice, non oltre la prima udienza.** Dottrina e giurisprudenza si sono domandate se sia obbligatorio esperire il procedimento di mediazione solo con riferimento alla domanda avanzata dall’attore o anche per le altre domande proposte nel corso del giudizio e quindi ogni volta che nel corso di un giudizio venga introdotta una domanda nuova dal convenuto, da un terzo, o anche dall’attore nei confronti di terzi. La risposta a tale domanda non ha trovato univoca risposta né in dottrina, né tanto meno in giurisprudenza. La valutazione in ordine alla necessità del preventivo tentativo di mediazione o meno si complica nel caso di **domande fatte valere nel corso del processo da parte del convenuto, dai terzi intervenienti volontari, o su chiamata di terzo del giudice** nonché dallo stesso attore, sotto

forma di domanda riconvenzionale, a fronte di una domanda principale, che sia stata preceduta dalla mediazione obbligatoria. Secondo alcuni autori, qualora la domanda riconvenzionale sia soggetta a mediazione obbligatoria e la domanda principale non lo fosse, nulla esclude che si debba procedere con il tentativo di conciliazione in relazione alla domanda riconvenzionale. Secondo altra lettura, invece, la previsione dell’art. 5 comma 1 bis del D. lgs. dovrebbe essere limitata a colui che prende l’iniziativa processuale, senza estendersi poi alle domande incidentali svolte in un processo già in corso. **LA TESI NEGATIVA:** esclude dall’ambito della mediazione obbligatoria tutte le domande diverse da quella dell’attore, proposta con l’atto introduttivo del giudizio, comprese le domande riconvenzionali, emerse solo nella fase giudiziale della controversia. A supporto della tesi negativa troviamo le seguenti motivazioni: 1. Il prevedere l’obbligatorietà, anche per tali domande, determinerebbe un allungamento notevole dei tempi di definizione del processo in contrasto con il valore costituzionale della ragionevole durata dettato dall’art. 111 Cost. 2. qualora il giudice, per non ritardare l’iter processuale sulla domanda principale, separasse la riconvenzionale, tale operazione determinerebbe un aumento del numero dei fascicoli; 3. l’art. 5 indica il solo convenuto come parte legittimata a sollevare il difetto di previo esperimento del tentativo di conciliazione e non i terzi 4. le disposizioni che prevedono condizioni di procedibilità, costituendo deroga al diritto di azione, devono essere interpretate in senso restrittivo; 5. L’eventuale mediazione sulla riconvenzionale non definirebbe l’intero contenzioso e, peraltro, la mediazione, svolgendosi a giudizio già radicato, non sarebbe preventiva, ma successiva al giudizio e quindi non obbligatoria. La maggior parte delle motivazioni a sostegno della tesi negativa le troviamo esaurientemente illustrate in una recente ordinanza del Tribunale di Palermo del 26.2.2016, relativa ad un giudizio nel quale una casa di cura era stata citata per risarcimento danni e quest’ultima aveva chiamato, in garanzia, uno dei medici. Il Giudice, dando preliminarmente atto del contrasto giurisprudenziale sul punto,

opta poi per l’accoglimento della tesi negativa **“per cui la mediazione non si estende alle domande nei riguardi dei terzi chiamati in causa”** sulla base delle seguenti considerazioni: le norme che prevedono condizioni di procedibilità, costituendo una deroga all’esercizio di agire in giudizio, garantito dall’art. 24 Cost., non possono essere interpretate in senso estensivo. Pertanto, se l’improcedibilità dell’azione deve essere **sollevata dal convenuto**, non si può ampliare il numero dei soggetti legittimati a sollevare l’eccezione. Il convenuto, difatti, è solo colui che riceve la chiamata in causa dell’attore, non invece anche il “terzo” chiamato. Inoltre **“se si dovessero esperire, in tempi diversi e nell’ambito dello stesso processo, una pluralità di mediazioni”**, si avrebbe un sensibile allungamento dei tempi di definizione del processo che contrasterebbe, da una parte, con l’intento deflativo della mediazione, dall’altra, con il **“diritto alla ragionevole durata del processo”**. Ancora osserva il Giudice, se la mediazione dovesse essere ritenuta obbligatoria anche in questi casi, si dovrebbe rimettere al mediatore l’intera controversia e non solo il rapporto tra il convenuto e il terzo chiamato, poiché solo in tal modo potrà essere definita la lite in via conciliativa ma così facendo, si costringerebbe l’attore a farsi nuovamente carico dei costi della mediazione, pur avendoli già sostenuti in occasione della domanda principale di poi fallita. Infine il magistrato richiama la direttiva 2008/52/CE volta a **“garantire un’equilibrata relazione tra mediazione e procedimento giudiziario”**, promuovendo altresì i principi riconosciuti dalla Carta dei diritti fondamentali dell’Unione Europea all’ art. 47 e all’art. 6 Convenzione Europea dei Diritti dell’Uomo diritto **“alla ragionevole durata del processo”** per concludere la legge **“deve intendersi ragionevolmente limitata all’ iniziativa processuale che dà vita ad un processo e non si estende anche ai fenomeni di ampliamento dell’ambito oggettivo del giudizio già avviato e preferibile intendere l’espressione chi intende esercitare in giudizio un’azione” come “ chi intende instaurare un giudizio”**. Ancora recentemente un’ ordinanza del Tribunale di Mantova 14 luglio 2016 ha ribadito che **la mediazione obbligatoria**

non deve essere esperita con riguardo alle domande proposte dal convenuto nei confronti di terzi osservando: *“atteso che la mediazione deve essere esperita unicamente in relazione alle domande proposte dall’attore nei confronti del convenuto ma non con riguardo alle domande proposte da quest’ultimo nei confronti di terzi in quanto: una diversa soluzione comporterebbe un notevole allungamento dei tempi di definizione del processo, in contrasto con il principio di ragionevole durata dello stesso stabilito dall’art. 111 Cost.; le disposizioni che prevedono condizioni di procedibilità, costituendo deroga al diritto di azione, sono di stretta interpretazione; l’art. 5 del D.Lgs. 28/2010 menziona solo il convenuto quale soggetto legittimato a dedurre il difetto del previo esperimento del tentativo di conciliazione”*. Al contrario LA TESI POSITIVA ritiene che anche la domanda riconvenzionale debba essere preceduta dal tentativo di conciliazione, argomentando a supporto: **1.** Sulla scorta del precedente della Cassazione che ha interpretato una norma analoga all’art. 5 comma 1, in materia di controversie agrarie (l’art. 46 l. 3 maggio 1982 n. 3), nel senso che l’onere del preventivo esperimento del tentativo di conciliazione, sia pure quale condizione di proponibilità della domanda, **sussiste anche nei confronti del convenuto che proponga una riconvenzionale;** **2.** L’opportunità di consentire la trattazione congiunta delle reciproche domande, richieste e pretese davanti al mediatore consentirebbe di trovare una soluzione conciliativa definitiva e globale di tutte le reciproche posizioni, ritenendo altresì utile che il giudice, in tali casi invitasse le parti a portare nuovamente in mediazione anche la domanda principale; **3.** L’utilizzo del termine convenuto, quale soggetto legittimato ad eccepire l’improcedibilità della domanda, ben può essere riferito all’attore rispetto alla domanda riconvenzionale; **4.** L’esclusione della domanda del convenuto dall’ambito di applicazione dell’art. 5, comma 1-bis provocherebbe un’ingiustificata disparità di trattamento tra attore e convenuto non è il ruolo della parte, attore o convenuto, a determinare se la mediazione è obbligatoria o meno ma il contenuto della domanda giudiziale. L’ordinanza che meglio rappresenta le ragioni della tesi favorevole al tentativo di conciliazione obbligatorio, anche per le domande riconvenzionali del convenuto, è quella del Giudice Moriconi del Tribunale di Roma del

11/11/2014, nella quale il magistrato preliminarmente richiama una sua precedente ordinanza del 2012 osservando che: **“ Le domande riguardanti materie soggette a mediazione obbligatoria sono sottoposte alla disciplina per tale procedimento prevista quale che sia la parte proponente e la fase del giudizio nella quale la domanda viene introdotta. Più specificamente, nulla (se non imperfezioni di tecnica legislativa) autorizza a ritenere il contrario la legge non distingue fra domanda dell’attore e domanda riconvenzionale del convenuto (o del terzo). L’art. 5 prevede infatti che “chi intende esercitare in giudizio un’azione relativa ad .... e’ tenuto preliminarmente ad esperire il procedimento di mediazione ....”**La domanda giudiziale, quella dell’attore, come pure quella del convenuto (o del terzo) in via riconvenzionale, si qualifica come tale e ciò è sufficiente, ove avente ad oggetto una delle materie obbligatorie, a ritenerla soggetta alla disciplina della mediazione obbligatoria. **Ciò in quanto non è la collocazione della parte (sul fronte dell’attore o in quello del convenuto) a decidere se la mediazione è obbligatoria, ma il contenuto della domanda giudiziale, domanda che come è noto può essere dispiegata sia dall’attore e sia, in via riconvenzionale, dalle altre parti del giudizio (convenuto e terzo chiamato)...** In modo tale da assicurare che ogni domanda giudiziale, quale che sia la parte che la propone, debba essere preceduta da tentativo di mediazione. L’eventuale improcedibilità in questo caso sarà riferita, non all’intero giudizio, ma solo a quella parte di esso relativa alla domanda carente per omessa mediazione. Osserva di poi che tali principi meritano di essere precisati ed integrati affermando **“... in primo luogo che laddove la domanda dell’attore non sia soggetta a mediazione obbligatoria ex art. 5 comma 1° bis, mentre lo sia quella riconvenzionale del convenuto per avere ad oggetto una delle materie fra quelle indicate nella norma suddetta, costituisce ineludibile onere di quest’ultimo proporre rituale e tempestiva istanza di mediazione al fine di rendere procedibile la sua domanda riconvenzionale. In mancanza, la domanda riconvenzionale (ed essa sola, attingendo esclusivamente tale domanda alle materie di cui al comma 1 bis dell’art.5) va dichiarata improcedibile.** Come conferma testualmente il secondo periodo del comma 1 bis dell’art. 5 l.cit. allorché, prevedendo che l’esperimento del procedimento di mediazione è **condizione di procedibilità della domanda giudiziale, riferisce tale sanzione alla DOMANDA giudiziale. Da qualsiasi parte provenga, purché sia un vera e propria domanda (non eccezione o altro).** Il Giudice poi osserva che si

potrebbe ritenere **che, una volta che l’attore abbia introdotto la procedura di mediazione, ciò valga a ritenere realizzata la condizione di procedibilità per tutte le domande sia essa quella dell’attore, sia quella riconvenzionale del convenuto. E che eguale effetto produca l’introduzione della domanda di mediazione da parte del solo convenuto in riconvenzionale.** Interpretazione che ha l’indubbio vantaggio di semplificare, lo svolgimento della procedura di mediazione, che potrebbe in tale modo ritenersi espletata, purché tutte le parti vi abbiano, partecipato. **In sintesi e nel caso in cui sia la domanda dell’attore, che quella del convenuto in riconvenzionale abbiano ad oggetto le materie di cui all’art.5 comma 1 bis del decr.lgs.28/20, così come nel caso di impulso del giudice (mediazione demandata) è necessario che almeno una delle parti abbia introdotto una valida e completa domanda di mediazione.**La legge impone che la mediazione si svolga fra le parti su ciò che è il reale concreto oggetto del loro contendere, altrimenti sarebbe una mediazione sfasata, monca, disassata rispetto alla controversia. Sulle conseguenze che derivano dal mancato esperimento della mediazione obbligatoria il Giudice conclude: **“Nella mediazione obbligatoria per talune soltanto delle domande l’aver proposto incompiutamente la domanda di mediazione, confinandola alla sola trattazione di tale riconvenzionale, condanna all’improcedibilità solo tale domanda, non propagandosi il vizio alle domande degli attori che soggette non vi siano. Nel caso della mediazione, demandata dal giudice, la situazione è diversa. In questo caso, nel quale la condizione di procedibilità prescinde dalla materia, tutte le domande, indifferentemente, quelle degli attori, quelle dei convenuti e quelle dei terzi, sono soggette a mediazione, e in questo caso aver confinato l’oggetto della mediazione ad una parte soltanto della controversia (il che equivale ad avere introdotto, violando in difetto la disposizione impartita dal giudice, una mediazione monca), comporta che l’improcedibilità si propaga a tutte le domande.**Principi ancora da ultimo riaffermati nell’ordinanza del Tribunale di Verona, 12 maggio 2016 dove si legge **“La riconvenzionale c.d. inedita (domanda riconvenzionale su questione con riferimento alla quale nella fase di mediazione precedentemente svolta le parti non discussero), è anch’essa soggetta alla disciplina della c.d. mediazione obbligatoria di cui all’art. 5 comma 1-bis d. lgs. 28/2010”**.Alla luce di quanto sopra e dell’orientamento non univoco della giurisprudenza, sembra in ogni caso preferibile esperire il tentativo di mediazione anche per le domande riconvenzionali al fine di evitare sentenze di improcedibilità.

## Falciabilità del credito iva a seguito della sentenza Corte di Giustizia Ue C-546/14



**dott. Giambattista Poggi**

Studio Commercialista Poggi &  
Associati

[gb@studiogbpoggi.it](mailto:gb@studiogbpoggi.it)

Con sentenza C-546/14, la Corte di Giustizia Ue ai sensi dell'art. 267 del TFUE, a seguito della domanda di pronuncia pregiudiziale formulata dal Tribunale di Udine con ordinanza del 30 ottobre 2014 in merito all'interpretazione degli artt. 2, 250, par. 1 e 273 della direttiva 2006/112/CE, e dell'art. 4, par. 3 del TUE ha stabilito che l'imprenditore in stato di insolvenza, al fine di estinguere le proprie passività mediante la liquidazione del suo patrimonio, può presentare ricorso per l'ammissione al concordato preventivo, con il quale proponga di pagare soltanto parzialmente un debito per l'imposta sul valore aggiunto attestando previo accertamento a cura di un esperto indipendente che il credito dell'Amministrazione finanziaria non riceverebbe una soddisfazione migliore nel caso di liquidazione fallimentare della propria azienda. Prima della riforma della legge fallimentare l'ammissibilità della proposta concordataria doveva necessariamente risultare subordinata al pagamento integrale dei crediti assistiti da cause di prelazione. Secondo l'art. 160 l.f., poteva essere ammesso alla procedura di concordato preventivo solamente il debitore che si fosse impegnato a pagare almeno il 40 per cento dei crediti chirografari posto che secondo la dottrina e la giurisprudenza consolidate i crediti privilegiati avrebbero dovuto essere soddisfatti per intero, anche quando il valore del bene su cui insisteva la prelazione fosse risultato incapiante. Il divieto di falciabilità dei crediti privilegiati nelle procedure concorsuali diverse dal fallimento è venuto meno con la riforma del 2006 (D.Lgs. n. 5/2006), che ha previsto la possibilità di pagamento parziale di detti crediti oltreché nell'ipotesi di concordato fallimentare e della transazione fiscale (art. 182-ter l.f.), anche in sede di concordato preventivo: il riformato art. 160 L.F., prevede infatti anche nell'ambito del concordato preventivo la possibilità di soddisfare parzialmente i creditori privilegiati purché sia rispettata la duplice condizione che a questi ultimi non sia offerto il pagamento di una somma inferiore a quella che avrebbero ottenuto in caso di liquidazione fallimentare del bene sul quale insiste la prelazione e che, in ogni caso, non sia alterato l'ordine di graduazione delle cause legittime di prelazione. In base a quanto disposto

dallo citato art. 160 comma 2 L.F. la falciabilità dei crediti privilegiati è in ogni caso subordinata al deposito, unitamente alla proposta e al piano di concordato, di una relazione estimativa predisposta da un professionista indipendente. Secondo il diritto dell'Unione, premesso che ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettere a), c) e d), della direttiva IVA, sono soggette all'IVA le cessioni di beni e le prestazioni di servizi effettuate a titolo oneroso nel territorio di uno Stato membro da un soggetto passivo che agisca in quanto tale e che ogni soggetto passivo debba presentare una dichiarazione IVA in cui figurino i dati necessari per determinare l'importo dell'imposta esigibile e quello delle detrazioni da operare, gli Stati membri possono stabilire ex art. 273, primo comma, della direttiva IVA "nel rispetto della parità di trattamento delle operazioni interne e delle operazioni effettuate tra Stati membri da soggetti passivi, altri obblighi che essi ritengono necessari ad assicurare l'esatta riscossione dell'IVA e ad evitare le evasioni, a condizione che questi obblighi non diano luogo, negli scambi tra Stati membri, a formalità connesse con il passaggio di una frontiera". Secondo il diritto italiano, il previgente l'art. 182 ter L.F. «Transazione fiscale», prevedeva che all'interno del piano concordatario il debitore potesse proporre il pagamento, parziale o anche dilazionato, dei tributi amministrati dalle agenzie fiscali e dei relativi accessori, nonché dei contributi amministrati dagli enti gestori di forme di previdenza e assistenza limitatamente alla quota di debito avente natura chirografaria anche se non iscritti a ruolo, con esclusione però della possibilità di falciabilità con riferimento all'IVA - trattandosi di tributo costituente risorsa propria dell'Unione europea - e alle ritenute operate e non versate; per detto tributo e per le ritenute la proposta del debitore avrebbe potuto prevedere la sola dilazione del pagamento. Il giudice del rinvio si domanda se l'obbligo degli Stati membri di adottare tutte le misure legislative necessarie a garantire il prelievo integrale dell'IVA come previsto dal diritto dell'Unione, possa costituire un impedimento per il ricorso ad una procedura concorsuale alternativa al fallimento nell'ipotesi in cui il debitore mettendo a disposizione dei creditori tutti i beni dell'impresa finalizzando la liquidazione dei beni medesimi alla loro migliore soddisfazione preveda nella proposta il pagamento del debito IVA in misura non integrale ma non deteriore rispetto all'ipotesi alternativa della liquidazione fallimentare. La domanda attiene, quindi, alla possibile incompatibilità con la normativa comunitaria delle norme interne, nel caso di specie dagli artt. 162 e 182 ter L.F. che prevedevano l'inammissibilità della domanda di concordato preventivo con pagamento parziale del debito per IVA ovvero se l'ammissione di un pagamento parziale di un credito IVA, da parte di un imprenditore in stato di insolvenza, nell'ambito di una procedura di concordato preventivo come prevista dalla normativa nazionale sia contraria all'obbligo degli Stati membri di garantire il prelievo integrale dell'IVA nel loro territorio nonché la riscossione effettiva delle risorse proprie dell'Unione. La Corte di Giustizia ha preliminarmente osservato che la procedura di concordato preventivo è soggetta a presupposti di applicazione rigorosi, al fine di offrire garanzie per quanto concerne, in particolare, il recupero dei crediti privilegiati, compresi, quindi, quelli afferenti all'IVA richiamando il contenuto dell'art. 160, comma 2 L.F., secondo cui il pagamento parziale di un credito privilegiato può essere ammesso

soltanto se un esperto indipendente attesti che tale credito non riceverebbe un trattamento migliore nel caso di fallimento del debitore, in ragione della collocazione preferenziale, con riguardo al valore di mercato attribuibile ai beni o diritti sui quali sussiste la causa di prelazione. Secondo la Corte "nell'ambito del sistema comune dell'IVA, gli Stati membri sono tenuti a garantire il rispetto degli obblighi a carico dei soggetti passivi e beneficiario, al riguardo, di una certa libertà in relazione, segnatamente, al modo di utilizzare i mezzi a loro disposizione... tale libertà è tuttavia limitata dall'obbligo di garantire una riscossione effettiva delle risorse proprie dell'Unione e da quello di non creare differenze significative nel modo di trattare i contribuenti, e questo sia all'interno di uno degli Stati membri che nell'insieme dei medesimi. La direttiva IVA deve essere interpretata in conformità al principio di neutralità fiscale inerente al sistema comune dell'IVA, in base al quale operatori economici che effettuino operazioni uguali non devono essere trattati diversamente in materia di riscossione dell'IVA." La proposta di concordato preventivo è soggetta al voto di tutti i creditori ai quali il debitore non proponga un pagamento integrale del loro credito e deve essere approvata da tanti creditori che rappresentino la maggioranza del totale dei crediti dei creditori ammessi al voto. Viene pertanto offerta allo Stato membro la possibilità di votare contro una proposta di pagamento parziale di un credito IVA qualora, in particolare, non concordi con le conclusioni dell'esperto indipendente. La Corte comunitaria ritiene pertanto idonea la procedura di concordato preventivo a consentire di accertare che, a causa dello stato di insolvenza dell'imprenditore, lo Stato membro interessato possa non recuperare il proprio credito IVA in misura maggiore a quella prevista nella domanda concordataria. Secondo la Corte l'ammissione di un pagamento parziale di un credito IVA, da parte di un imprenditore in stato di insolvenza, nell'ambito di una procedura di concordato preventivo non costituisce una rinuncia generale e indiscriminata alla riscossione dell'IVA e non è contraria all'obbligo degli Stati membri di garantire il prelievo integrale dell'IVA nel loro territorio nonché la riscossione effettiva delle risorse proprie dell'Unione. Di conseguenza secondo l'art. 4, paragrafo 3, TUE nonché gli articoli 2, 250, paragrafo 1, e 273 della direttiva IVA non ostano a una normativa nazionale interpretata nel senso che un imprenditore in stato di insolvenza possa presentare a un giudice una domanda di apertura di una procedura di concordato preventivo, al fine di saldare i propri debiti mediante la liquidazione del suo patrimonio, con la quale lo stesso proponga di pagare solo parzialmente un debito IVA attestando, sulla base dell'accertamento di un esperto indipendente, che tale debito non riceverebbe un trattamento migliore nel caso di proprio fallimento. La legge di bilancio 2017 (articolo 1, comma 567), con la riforma dell'articolo 182-ter in aderenza alla sentenza comunitaria in commento prevede ora: a) per l'IVA e le ritenute fiscali operate e non versate, non più soltanto la proposta di dilazione del pagamento, ma anche quella di un pagamento parziale; 2) l'obbligo per il debitore di depositare una relazione di un professionista abilitato, dalla quale risulti che la soddisfazione del credito erariale proposta dal debitore, nel caso in cui i crediti erariali abbiano natura privilegiata, non sia inferiore al valore di mercato dei beni gravati dal privilegio.

## INDEX

<b>avv. Vittorio Porzio</b> <i>Studi Legali Consociati</i>	<b>PUNITIVE DAMAGES: La nostra giurisprudenza</b>	9
<b>Avv. Simona Coppola</b> <i>Studio Legale Garbarino Vergani</i>	<b>La Ballast Water Management Convention (BWM)</b>	4
<b>avv. Daniela D'Alauro</b> <i>Studio Legale Turci</i>	<b>Novità sul Contenzioso Tributario</b>	12
<b>avv. Francesca D'Orsi</b> <i>Studio Legale D'Orsi</i>	<b>Estratto dal Diritto dei Trasporti</b>	13
<b>avv. Daniela Aresu</b> <i>Studio Legale Aresu</i>		
<b>avv. Massimiliano Grimaldi</b> <i>Grimaldi Studio Legale</i>		
<b>avv. Claudio Perrella</b> <i>Studio Legale LS LexJus Sinacta</i>	<b>Soste dei contenitori, responsabilità dello spedizioniere ed operazioni accessorie ex articolo 1737 c.c</b>	14
<b>avv. Fabio Pieroni</b> <i>Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.</i>	<b>Il caso "Aqasia"</b>	3
<b>dr. Gianbattista Poggi</b> <i>Studio Poggi &amp; Associati</i>	<b>Falcidiabilità del credito iva a seguito della sentenza. Corte di Giustizia Ue C-546/14</b>	18
<b>avv. Barbara Pozzolo</b> <i>Studio Legale Pozzolo</i>	<b>Mediazione obbligatoria anche per le domande riconvenzionali e di terzo?</b>	15
<b>avv. Chiara Raggi</b> <i>Studio Legale Mordiglia</i>	<b>Porti, la riforma è legge: nasce il sistema portuale del processo di importazione</b>	1
<b>avv. Giancarlo Soave</b> <i>Studio Legale Soave</i>	<b>La pesatura lorda certificata (VGM) dei container</b>	8
<b>avv. Andrea Tracci</b> <i>Studio Legale TDP</i>	<b>Costi minimi, a volte ritornano...</b>	5
<b>avv. Cecilia Verneti</b> <i>Studio Legale Camera Verneti</i>	<b>Nessuna responsabilità del vettore in caso di rapina</b>	2
<b>avv. Guglielmo Camera</b> <i>Studio Legale Camera Verneti</i>	<b>La sentenza "Renos"</b>	11
<b>avv. Serena Giovidelli</b> <i>Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis</i>	<b>Contratti a viaggio: una svolta interpretativa</b>	7

## LexTrasporti

mensile di divulgazione del diritto dei trasporti  
indipendente a diffusione gratuita  
sito: [www.lextrasporti.it](http://www.lextrasporti.it)

email: [info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com)

Sede e Redazione: Via Bacigalupo 4/19 16122 - Genova

Registrata presso il Tribunale di Genova  
codice ISSN 2284-4627

Editore e Direttore responsabile: Luca Florenzano



**dr. Luca Florenzano**  
direttore responsabile di LexTrasporti  
Cell. 333 333342 - [luca@florenzano.it](mailto:luca@florenzano.it)



**avv. Cecilia Vernetti**  
ViceDirector LexTrasporti  
Studio legale Camera Vernetti  
Via Bacigalupo, 4/19 - 16122 Genova  
Tel.010.5530204 Fax 010.2923231  
[c.vernetti@slcamera.it](mailto:c.vernetti@slcamera.it)



**avv. Daniela Aresu**  
Studio Legale Aresu  
Via Roma 69 09124 Cagliari  
Tel.070.654169 Fax 070.6401358  
[danielaaresu@tiscali.it](mailto:danielaaresu@tiscali.it)  
[avv.danielaaresu@legalmail.it](mailto:avv.danielaaresu@legalmail.it)



**Avv. Guglielmo Camera**  
Studio legale Camera Vernetti  
Via Bacigalupo, 4/14 - 16122 Genova -  
Tel.010.5530204 Fax 010.2923231  
[g.camera@slcamera.it](mailto:g.camera@slcamera.it)



**avv. Daniela D'Alauro**  
Studio Legale Turci  
Via R. Ceccardi 4/30 Genova  
16121 Tel: 0105535250 Fax: 0105705414  
Via Vittor Pisani, 12A Milano 20124  
Tel: 02.36563276 Fax: 02.36567568  
[danieladalauro@turcilex.it](mailto:danieladalauro@turcilex.it)



**avv. Simona Coppola**  
Studio Legale Garbarino Vergani  
Sal. S.Caterina, 4/11 Genova 16121  
Tel.0105761161 Fax 0105958708  
Via Emerico Amari,8 Palermo 90139  
Tel.0918486010 Fax 0918486010  
Via Polesine 10/A Taranto 74100  
Tel.0999908000 Fax 0999908000  
Cell. 3311782917  
[simonacoppola@garbamar.it](mailto:simonacoppola@garbamar.it)  
[garbamar@garbamar.it](mailto:garbamar@garbamar.it)



**avv. Francesca D'Orsi**  
Studio legale Avv. Francesca d'Orsi  
Viale delle Milizie 48 00192 ROMA -  
tel.06.37512408 fax 06.3723083  
[francescadorsi@hotmail.com](mailto:francescadorsi@hotmail.com)



**avv. Claudio Perrella**  
Studio legale LS LexJus Sinacta  
Via D'Azeglio 22 - 40123 Bologna  
Tel. 051 232495 Fax 051230407  
[c.perrella@lslex.com](mailto:c.perrella@lslex.com)



**avv. Margherita Pace**  
Studio Legale Associato TDP  
Tracci - Dell'Ultri Vizzini - Pace  
Via XX Settembre 8/7, 16121 Genova  
Tel 010-261472 - Fax 010-5302782  
Corso Lodi 12, 20135- Milano  
Unilever House, 100 Victoria Embankment,  
London EC4V 0DY  
[studio.tdp@live.it](mailto:studio.tdp@live.it)  
[www.studiolegaletdp.it](http://www.studiolegaletdp.it)



**avv. Fabio Pieroni**  
SICCARDI BREGANTE & C.  
Via XX Settembre 37/6 - 16121 Genova  
Tel. 010 543951 Fax 010 564614  
Via Visconti di Modrone, 18 - 20122 - Milano  
Tel. 02 783700 Fax 02 76003764  
[f.pieroni@siccardibregante.it](mailto:f.pieroni@siccardibregante.it)



**avv. Barbara Pozzolo**  
Studio Legale Pozzolo  
Via Assarotti 48/1 - 16121 Genova Tel.  
010.5958086 Fax 010.5538888  
[barbarapozzolo@studiolegalepozzolo.it](mailto:barbarapozzolo@studiolegalepozzolo.it)  
[barbara.pozzolo@ordineavvgenova.it](mailto:barbara.pozzolo@ordineavvgenova.it)



**avv. Chiara Raggi**  
**Studio Legale Mordiglia**  
 Via xx Settembre 14/17 – 16121 Genova  
 Tel.010.586841 - Fax 010.562998  
[chiara.raqqi@mordiglia.it](mailto:chiara.raqqi@mordiglia.it)  
 PEC [chiara.raqqi@ordineavvgenova.it](mailto:chiara.raqqi@ordineavvgenova.it)



**avv. Giancarlo Soave**  
 Via Goffredo Mameli, 1/2 - 16122 - Genova  
 Tel.010.819039 010.819092  
 Fax 010.810993  
 Cell. +393488121894  
[avvgiancarlosoave@leqassinfo.it](mailto:avvgiancarlosoave@leqassinfo.it)  
 PEC [studiolegalesoave@pec.leqassinfo.it](mailto:studiolegalesoave@pec.leqassinfo.it)



**avv. Serena Giovidelli**  
 Studio Legale  
 Cimmino Carnevale De Filippis  
 Via A. De Gasperi n. 55- 80133 Napoli  
 Tel.081 5515138 - Fax 081 5515139  
 Email: [serena.giovidelli@ccda.it](mailto:serena.giovidelli@ccda.it)  
 Pec: [serenagiovidelli@pec.it](mailto:serenagiovidelli@pec.it)



**Studio Legale Associato TDP**  
 Tracci - Dell'Utri Vizzini - Pace  
 Via XX Settembre 8/7, 16121 Genova  
 Tel 010-261472 - Fax 010-5302782  
 Corso Lodi 12, 20135- Milano  
 Unilever House, 100 Victoria Embankment,  
 London EC4V ODY\_  
[studio.tdp@live.it](mailto:studio.tdp@live.it)  
<http://www.studiolegaletdp.it>



**Avv. Massimiliano Grimaldi**  
 Grimaldi Studio Legale  
 Via Dante, 2, Palazzo della Borsa  
 16121 Genova  
 Tel. - Fax + 39 010 55 333 05  
[gsl@grimaldistudiolegale.com](mailto:gsl@grimaldistudiolegale.com)  
[segreteria@grimaldistudiolegale.com](mailto:segreteria@grimaldistudiolegale.com)



**dr. GianBattista Poggi**  
 Studio Poggi & Associati  
 Via XX Settembre 18/5, 16121 - Genova  
 Tel.010.542724 - Fax 010.583875  
 Cell. 335.5651302  
 Email [gb@studiogbpoggi.it](mailto:gb@studiogbpoggi.it)  
[Gpcgbpoggi@legalmail.it](mailto:Gpcgbpoggi@legalmail.it)

Comitato Scientifico

- Prof. Avv. Giorgia BOI
- Ing. Massimo CANEPA
- Prof. Avv. Pierangelo CELLE
- Prof. Avv. Massimo DEIANA
- Prof. Avv. Andrea LA MATTINA
- Prof. Avv. Marco LOPEZ DE GONZALO
- Avv. Aldo MORDIGLIA
- Avv. Mauro FERRANDO
- Avv. Emilio PIOMBINO
- Prof. Avv. Carlo ROSSELLO
- Prof. Avv. Leopoldo TULLIO
- Avv. Marco TURCI
- Avv. Enrico VERGANI

Con il contributo speciale di



**Avv. Vittorio Porzio**  
 Studi legali consociate  
 Piazza Giovanni Bovio, 22 - 80133 NAPOLI  
 TEL.+39.081.4288242  
 FAX +39 081.5518341  
[Vittorio.porzio@slconsociati.com](mailto:Vittorio.porzio@slconsociati.com)  
[www.slconsociati.com](http://www.slconsociati.com)

# Lex Trasporti

M E N U

- Home
- La rivista sfogliabile
- La rivista In Pdf
- La rivista In TxT
- Le Conversazioni
- La struttura
- Le collaborazioni
- Le News
- Gli eventi segnalati
- Spazio Redazione
- I Contatti

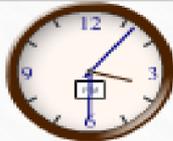


Lex Trasporti  
 rivista di diritto marittimo ed aerea  
 Indirizzo e ufficio postale  
 email: [info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com)  
 Casa e Redazione Via Balbi 40/16126 - Genova

ISSN 2284-4827  
 Registro presso Tribunale di Genova  
 n. 4001 del 26/02/11  
 Tribunale di Genova responsabile  
 Luca Florenzano

Milano

Prossimo numero



VISIT OUR WEBSITE  
 WWW.LEXTRASPORTI.COM

INFORMAZIONI SULLA DEDICAZIONE DEL CORSO  
**Shipping e Marine Insurance**  
 L'evento si svolgerà il giorno **giovedì, 26 maggio 2016**  
 dalle ore **15,00** alle **18,00**

- Il programma del convegno prevede la preparazione di i saloni di Luca FLORENZANO direttore di "Lextrasporti" ed i seguenti interventi:
- Guglielmo CAMERA** - Studio legale CAMERA VERNETTI  
*Introduce e modera il convegno*

---

  - Gian Paolo RUSSO** - CAFIMAR  
*Shipping opportunities in developing countries  
 Le opportunità dello shipping nei paesi emergenti*

---

  - Mauro IGUEA** - CAMBIASO RISSO  
*Shipping and Insurance in Far East  
 Shipping e assicurazione in Far East*

---

  - Marco CALABRIA** - MARE Marine Expert  
*Challenges of globalized shipping for marine experts  
 Globalizzazione dello shipping e nuove sfide dei periti*

---

  - Richard GUNN** - Studio Legale REED SMITH  
*The Marine Insurance Act 2015 – an overview of main changes  
 Il Marine Insurance Act 2015 - Uno sguardo ai principali cambiamenti*

---

  - Toby STEPHENS** - Studio Legale HOLMAN FENWICK WILLAN  
*How and when to calculate a total loss  
 Come e quando calcolare una perdita totale*

---

  - Victor FENWICK** - Studio INCE & Co  
*A summary of the status of the O/W Bunker litigation  
 Lo stato dei procedimenti relativi alla O/W Bunker*

**la partecipazione è gratuita - alcuni interventi in lingua inglese**  
 ed è valida per **DUE CREDITI** nell'ambito dell'assolvimento agli obblighi di formazione permanente professionale degli Avvocati e della formazione per gli Assicuratori.  
 Per ricevere informazioni contattare la segreteria cell. 3420429716 email [info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com)

