

LexTrasporti



Direttore Responsabile ed Editore: Luca Florenzano Vicedirettrice: Cecilia Verneti 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 - Registrata presso il Tribunale di Genova



ISSN 2284-4627

Cyber Risks: risposta del mercato assicurativo



avv. Simona Coppola

Studio Legale Garbarino Vergani

simonacoppola@garbamar.it

Negli ultimi tempi è molto cresciuto nel mondo ed in Italia il rischio legato alla sicurezza informatica in tutti i campi incluso ovviamente il mercato marittimo e dei trasporti. Per le assicurazioni il tema rappresenta un grande sfida, che può valere fino a 20miliardi di dollari. Le recenti vicende USA relative a supposte violazioni informatiche da parte di hacker russi persino in fase di elezioni presidenziali, è esemplificativa del livello di pericolo che oggi si è raggiunto nel campo della sicurezza informatica: se un Paese come gli Stati Uniti non riesce a difendere i suoi sistemi, sicuramente tra i meglio protetti al mondo, da attacchi hacker, cosa possono fare di più le singole aziende? Il rischio Cybersecurity, come evidenziato dal rapporto "The Global Risk Report" del World Economic Forum rappresenta uno dei principali rischi globali considerati nel dibattito della comunità internazionale. Certamente il 2016 è stato un anno molto difficile per la cyber security, si pensi che è stato stimato che 8 aziende su 10 abbiano subito attacchi informatici più o meno gravi. Molti sono stati gli attacchi nel settore marittimo, quello più noto si è verificato nel 2013 nel porto di Anversa. In tale occasione degli hackers, vicini ad organizzazioni criminose dedite al narcotraffico hanno a più riprese violato i

sistemi di tracciamento digitale dei containers, consentendo lo sbarco di droga come se fosse stata merce di lecito scambio. Il trasporto di questa merce illecita era poi stato indirizzato verso il trasporto terrestre grazie all'ausilio di trasportatori complici. Il sistema è andato avanti per oltre due anni prima che venisse scoperto e fermato. E' pertanto evidente che il mercato marittimo non è e non potrebbe essere immune dal rischio Cyber e dal cyber crime. A questo ingente rischio una risposta è stata data dagli organi di vigilanza sul mercato marittimo; nel corso della novantaseiesima sessione del comitato IMO per la sicurezza marittima è stata concordata la prima circolare IMO contenente le linee guida provvisorie sui servizi delle Cyber Risks Management. Il documento completo è stato pubblicato il primo giugno 2016 dall'IMO con la circolare MSC.1/Circ 1526 a cui devono riferirsi gli stati membri e le Amministrazioni di bandiera per realizzare standard tecnologici che possano permettere di combattere il rischio legato al cyber crime. Ciò che ne è emerso è l'importanza di agire nella formazione del personale addetto ai sistemi di trattamento dei dati; altro settore da guardare con attenzione è la valutazione dei rischi e della vulnerabilità della propria organizzazione aziendale e, per concludere, intraprendere azioni di monitoraggio volte a sviluppare attività di implementazione necessarie per rilevare in modo tempestivo un evento di cyber. Fortunatamente alla crescita della minaccia sta corrispondendo la risposta delle compagnie assicurative. Secondo "[Insurtech Report 2016](#)" di [Burnmark](#), la cyber security è uno dei driver che nei prossimi anni spingeranno maggiormente la crescita di assicurazioni e insurtech. Secondo il report su

menzionato, in questi ultimi anni le assicurazioni per la cyber security sono cresciute sia come dimensione del mercato che come fatturato. Sono ancora pochi i dati storici necessari per stabilire un pricing corretto delle polizze e vi è una grande variazione di anno in anno nel tipo di attacchi informatici e danni che le aziende si trovano ad affrontare ma è un fatto che la criminalità informatica costa annualmente alle società ingenti cifre. Per il 2017 il tema della sicurezza informatica è dunque una sfida aperta per le assicurazioni, che devono velocemente recuperare terreno per soddisfare quella che sarà una crescente domanda. La cyber insurance è sempre più necessaria alle aziende. Nel documento [Italian cyber security report - Un framework nazionale per la cyber security](#), un capitolo è dedicato alle polizze cyber risk, considerate come parte di un processo più ampio di gestione dei rischi cibernetici cui va incontro l'impresa. Per le aziende infatti, riporta il documento, la Cyber Insurance deve operare *quale strumento a tutela del bilancio aziendale, intervenendo a copertura dei cosiddetti "rischi catastrofici"*. Il mercato assicurativo italiano per questo genere di coperture si trova ancora in una fase embrionale essendo in Europa la maggior parte della medesima offerta dal mercato inglese (anche a copertura di rischi italiani). Il mercato assicurativo presenta due approcci alla tutela delle aziende dal cyber crime: **1. First Party Damages:** ovvero i danni sofferti dall'azienda colpita da un evento cibernetico; **2. Third Party Damages:** ossia la responsabilità dell'azienda assicurata per la violazione dei dati di terzi di cui quest'ultima sia in possesso. Nelle su menzionate coperture rientrano, a titolo esemplificativo,

rispettivamente i danni derivanti da: (i) perdita o danneggiamento dei dati conservati dall'azienda; (ii) interruzione dell'attività aziendale dovuta alla perdita dei dati (iii) danni reputazionali dovuti allo smarrimento dei dati; (iv) spese sostenute per ripristinare il corretto funzionamento del sistema informatico dell'azienda. Nelle coperture dei rischi dei terzi rientrano invece, tra gli altri: (i) spese correlate a potenziali richieste risarcitorie o cause giudiziarie azionate dai terzi danneggiati dalla perdita dei dati; (ii) spese relative a investigazioni sulla perdita dei dati stessi. Questi due approcci danno origine a due metodologie di indennizzo differenti in cui anche le coperture scattano in momenti diversi. Considerata la sempre crescente informatizzazione dei sistemi legati al trasporto ed al controllo delle merci trasportate, è oramai essenziale per le aziende che operano nel mondo dei trasporti e della logistica dotarsi di una polizza cyber risks adeguata alle proprie esigenze.

Estratto dal Diritto dei Trasporti



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

Sul fascicolo nr. II dell'anno 2016, è apparso un interessante commento del Collega ed amico Enzo Fogliani che ha sapientemente commentato la sentenza del TRIBUNALE DI MILANO 3 SETTEMBRE 2014 N. 10702 Est. GENTILE tra le parti Kedrion s.p.a. (avv. C. Pozzi, S. Vinci e D. Di Leo) c. Lufthansa Cargo A.G. (avv. G. Bricchi, L. Secchiaroli e C. Steinringer). Nel caso di specie sottoposto all'attenzione del Giudice milanese la società Hardis, in seguito incorporata nella società Kedrion, il 19 marzo 2007, vendette alla società indiana Bharat Serums and Vaccines Ltd. (BSV) 43 kg di vaccino al prezzo di US\$ 216.111,48. Il 31 marzo la merce fu trasportata su strada da Firenze a Francoforte, dove pervenne integra, e da lì a Mumbai dal vettore aereo Lufthansa. Il volo giunse a destinazione il 3 aprile 2007 e in quel

giorno la merce fu consegnata integra alla società di gestione dell'aeroporto, la quale, a detta della destinataria, le mise la merce a disposizione l'11 aprile e il ritiro fu consentito il 17 aprile. In quella data la BSV constatò che la merce era perduta. La Kedrion risarcì la BSV del danno subito e, avuta da questa la cessione dei diritti, agì contro il vettore con citazione notificata l'8 aprile 2009. In particolare, l'attrice, allegandosi cessionaria del diritto della proprietaria (acquirente e destinataria della merce) e deducendo l'inesatto adempimento da parte del vettore aereo dell'obbligazione di custodire la merce durante il trasporto per via aerea da Firenze a Mumbai, ha svolto un'azione contrattuale di risarcimento nei confronti del predetto vettore aereo per i danni causati alla merce trasportata. A sostegno della propria domanda, l'attrice produceva il documento di trasporto aereo – air way bill – emessa dal vettore aereo per il trasporto di merce da Firenze a Mumbai e le cui condizioni generali di contratto rinviavano espressamente alle convenzioni internazionali di diritto uniforme in materia di trasporto aereo internazionale di Varsavia del 12 ottobre 1929 e di Montreal del 28 maggio 1999. Il vettore aereo convenuto, costituendosi in giudizio eccepiva l'intervenuta decadenza dall'azione per lo spirare del termine biennale. A fronte dell'eccezione di parte convenuta, la parte attrice sosteneva che detto termine non sarebbe spirato in ragione dell'applicabilità allo stesso della sospensione feriale dei termini processuali, ovvero perché il termine di decadenza andrebbe conteggiato non già dal giorno di arrivo a destinazione dell'aeromobile ma da quello di messa a disposizione della merce (che sarebbe, secondo quanto riferito, il giorno 11 aprile 2007) ovvero la data di effettiva consegna (che sarebbe il 17 aprile 2007). Orbene, nel caso sottoposto all'esame del giudice milanese, il trasporto oggetto di causa era regolato dalla convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929, difatti, alla data del trasporto aereo di causa (2 aprile 2007) lo Stato italiano aveva ratificato ambedue le Convenzioni (Convenzione di Varsavia ratificata con l. 12 febbraio 1933, in vigore dal 15 maggio 1933, Protocollo dell'Aja ratificato il 4 aprile 1962, in vigore dal 2 agosto 1963; Convenzione di Montreal ratificata con l. 29 aprile 2004, in vigore dal 28 giugno 2004) ma la Repubblica

indiana aveva ratificato la sola Convenzione di Varsavia, come modificata dal Protocollo dell'Aja, con l. 9 febbraio 1970, in vigore dal 15 maggio 1973 da tanto deriva che il trasporto aereo del 2 aprile 2007 da Firenze a Mumbai via Francoforte è regolato dalla Convenzione di Varsavia del 1929, che era alla data del trasporto la convenzione internazionale di diritto uniforme regolante i trasporti aerei dall'Italia all'India, a cui ambedue gli Stati di destinazione e di arrivo avevano aderito. Chiarito che alla fattispecie di causa si applica la Convenzione di Varsavia del 1929, come modificata dal Protocollo dell'Aja del 1955, il giudice osserva che l'art. 29 della Convenzione recita: «1. L'azione per responsabilità deve essere promossa, sotto pena di decadenza, entro il termine di due anni a contare dall'arrivo a destinazione o dal giorno in cui l'aeromobile avrebbe dovuto arrivare o da quello in cui il trasporto fu interrotto. 2. Il modo di calcolare il termine è determinato dalla legge del tribunale chiamato a giudicare». Il giudice Milanese, ha evidenziato l'erroneità della difesa della parte attrice secondo cui il giudice delle leggi avrebbe affermato che la sospensione feriale dei termini si applica a tutti i termini di decadenza indistintamente. Secondo il Tribunale tale assunto non è condivisibile e richiamando le numerose pronunce della Corte costituzionale che si sono occupate del vaglio di costituzionalità degli art. 1 ss. l. 7 ottobre 1969 n. 742, sostiene che «il giudice delle leggi abbia ritenuto l'incostituzionalità della disposizione tutte le volte in cui non abbia compreso anche il termine per proporre azioni giudiziali nelle ipotesi in cui la proposizione dell'azione giudiziale sia l'unico modo per la tutela del diritto e la brevità del termine rende particolarmente difficile munirsi della difesa tecnica, di fatto ostacolando l'esercizio del diritto di cui all'art. 24 cost. (Sentenza 31 gennaio 1990 n. 49 e sentenze n. 40/1985 e n. 255/1987)». La trattazione del giudice milanese prosegue con l'elencazione di altre sentenze della Corte costituzionale che si sono occupate della questione della sospensione feriale sempre con riguardo a termini di decadenza molto brevi (sentenza C. cost. 49/1990; conformi: sentenza C. cost. 278/1987; ordinanza C. cost. 61/1992; sentenza C. cost. 380/1992; sentenza C.

cost. 268/1993; ordinanza C. cost. 296/1998; sentenza C. cost. 364/1998) e con il richiamo di un certo orientamento della corte di legittimità (Cass., sez. I, 4 maggio 1999 n. 4852; Cass., sez. I, 23 febbraio 1983 n. 1380; Cass., sez. I, 29 gennaio 1982 n. 567), di merito (App. Milano, sez. II, n. 3142/2012, cit., depositata il 2 ottobre 2012; Appello Milano 10 marzo 2010; Trib. Genova, sez. I, 22 febbraio 2006; App. Roma 25 settembre 2003; App. Roma 17 dicembre 1986), nonché comunitaria (C. giust. CE C-301/2008 del 22 ottobre 2009). Al termine di questa disamina giurisprudenziale, il giudice milanese, in accoglimento dell'eccezione del convenuto, ha statuito - con massima che si riporta integralmente - che "Il termine per l'esercizio dell'azione, stabilito nell'art. 29 della Convenzione di Varsavia del 1929 sul trasporto aereo internazionale, è di decadenza. Il termine di decadenza biennale, stabilito nell'art. 29 della Convenzione di Varsavia del 1929 sul trasporto aereo internazionale, non è assoggettabile alla sospensione feriale dei termini processuali, trattandosi di un termine ampiamente congruo per l'esercizio in concreto ed effettivo della tutela giurisdizionale. Il dies ad quem per il conteggio del termine biennale di decadenza, stabilito nell'art. 29 della Convenzione di Varsavia del 1929 sul trasporto aereo internazionale, è il giorno di arrivo a destinazione dell'aeromobile e non quello della messa a disposizione della merce né quello dell'effettiva consegna al destinatario". Sul punto non può che condividersi quanto rappresentato dal Collega Fogliani nel suo commento intitolato "termine biennale di decadenza dall'azione nel trasporto aereo e sospensione feriale", infatti, il giudice milanese sembrerebbe aver omesso di dare atto di altrettanti sentenze sia della

corte costituzionale sia che della giurisprudenza di legittimità e di merito di segno contrario. Sul punto, la Suprema Corte di Cassazione nella sentenza CASS. 3 luglio 1999 n. 6874, recentemente confermata da Cass. 1 febbraio 2016 n. 1868 – così come anche richiamate nel commento alla sentenza – ha escluso che la sospensione feriale agisca solo sui termini di decadenza brevi, in quanto ad avviso della Corte si finirebbe per favorire elementi di incertezza che si presterebbero inevitabilmente a "soluzioni arbitrarie e

mutevoli, non potendosi ritenere ben definita e sicura la linea di demarcazione fra termini brevi e termini che tali non sono", pertanto, ad avviso della Corte, "Deve ritenersi quindi conforme al principio accolto dal giudice delle leggi, per la sua aderenza ai parametri costituzionali, un'interpretazione che ponga sullo stesso piano i termini processuali "puri" e quelli sostanziali a rilevanza processuale, indipendentemente dalla loro durata, dovendosi il fondamento ricercare non tanto nella brevità del termine (che pur la Corte costituzionale a volte ha evidenziato in relazione però evidentemente alle previsioni normative sottoposte volta per volta al suo esame) quanto nella situazione in cui versa il soggetto che ha necessità di far ricorso all'azione giudiziaria come unico rimedio previsto per la tutela del diritto e di richiedere conseguentemente l'assistenza tecnica di un difensore". La questione è comunque molto interessante, non sembrerebbero esservi precedenti in merito al termine biennale di decadenza dall'azione nell'ambito del trasporto aereo e visto l'approssimarsi della sospensione feriale, la pronuncia del Tribunale di Milano merita sicuramente una certa attenzione.

Aggiornamenti giurisprudenziali in tema di azione diretta ex art. 7-ter dlgs 286/2005



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

Come ricorderete, l'art. 7-ter del Decreto Legislativo n. 286/2005 prevede la possibilità per il vettore di merci su gomma per conto terzi di esperire la cosiddetta "azione diretta" per la riscossione dei corrispettivi di trasporto nei confronti dell'intera catena vettoriale sino al committente originario. Questo il testo della norma: **"Il vettore ... il quale ha svolto un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, a sua volta**

obbligato ad eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente con il mittente, ..., ha azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, i quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota di corrispettivo pattuita, fatta salva l'azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale...". Come altrettanto noto, il Tribunale di Grosseto, con ordinanza del 3 Giugno 2016 (Est. Ottati, cfr. Il Caso.it, Sez. Giurisprudenza, 15251, 17/06/2016), ha ritenuto la questione di legittimità costituzionale della norma *rilevante e non manifestamente infondata*, ritenendo sussistente una mancanza di coerenza tra il decreto-legge e la relativa legge di conversione in cui era contenuta la disposizione incriminata. Nel frattempo, tuttavia, si susseguono le sentenze interpretative della norma predetta. Si segnala, tra le tante, la sentenza del Tribunale di Milano n. 12138/2016 pubblicata il 3.11.2016 (Undicesima Sezione Civile, G.U. Caterina Centola), che ha ribadito il principio secondo cui la predetta azione diretta ex art.-7 ter Dlgs 286/2005 può essere esercitata dal vettore unicamente verso coloro che hanno commissionato, a cascata, il trasporto in questione, mentre la presenza di un contratto di spedizione nella filiera comporta per il trasportatore la carenza *"...di titolo per rivolgersi alle committenti per il pagamento di somme dovute con l'azione diretta..."*. In sostanza, stabilisce la predetta pronuncia, appare rilevante accertare se la catena trasportistica risulti eventualmente connotata (e dunque, potremmo dire, "interrotta") dalla presenza di uno o più contratti di spedizione (o sub-spedizione), come del resto appare chiaramente desumersi da una lettura letterale dell'articolo, laddove si parla, come sopra ricordato, di *"...servizio di trasporto su incarico di altro vettore...a sua volta obbligato ad eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente con il mittente..."*, e dunque di pura "catena vettoriale". Per tale argomentazione la decisione pare del tutto condivisibile sul punto, essendo fondata su di un argomento testuale indubitabile. Che poi la norma, così come costruita, possa

prestarsi ad applicazioni strumentali, e dunque ad “intermediazioni” del servizio dirette unicamente a “schermare” la responsabilità del committente originario (attraverso l'utilizzo, ad esempio, di un contratto di spedizione tra il committente ed il primo soggetto della filiera) è altra questione che naturalmente esula dalle vicende interpretative della legge. Ma le questioni di interpretazione della norma in esame non finiscono qui. Un'altra è relativa al fatto che la stessa disposizione è stata ritenuta applicabile solo tra soggetti “*in bonis*” (cfr. Tribunale di Torino sentenza n. 5766/2015), producendosi altrimenti, quanto meno a detta della predetta Curia, una (quantomeno potenziale) lesione della *par condicio creditorum* tipica della procedure concorsuali, di talchè ne dovrebbero venire escluse le più tipiche e ricorrenti ipotesi (insolvenza o fallimento), cui invece la norma sicuramente intendeva riferirsi in funzione di tutela del creditore insoddisfatto. Altra questione ancora aperta, e di sicura rilevanza pratica, riguarda infine se la predetta disposizione possa ritenersi di natura cogente, ovvero se la stessa sia, in qualche misura, derogabile per volontà delle parti. Infatti, sebbene la norma prevede che sia espressamente “...*esclusa qualsiasi diversa pattuizione, ...*”, alcuna giurisprudenza tende comunque a qualificare la disposizione come *derogabile* (cfr. lo stesso Trib. Torino), quanto meno laddove gli aventi diritto intendano chiaramente e preventivamente abdicare a detta facoltà, il che, a rigore, non potrebbe esser loro negato. Inoltre, come certamente saprete, la legge di stabilità 2015 (legge 190/2014) nel prevedere (all'art. 247, lett. b, n° 3, in particolare), il c.d. “divieto di doppia sub-vezione”, ha, di fatto, ampiamente ridotto e sostanzialmente sterilizzato la portata della predetta azione diretta ex art. 7 ter, avendo previsto la nullità dei contratti conclusi in spregio a detto divieto. Appare, infatti, indubitabile che un contratto nullo non possa produrre gli effetti, seppur indiretti e meramente potenziali, previsti da detta disposizione. Col che la parte della norma in commento, che, come sopra ricordato, accorda azione diretta “...*nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto...*” appare svuotata nel

significato e nella sua portata pratica. Tuttavia, in assenza di un raccordo legislativo tra le due norme succedutesi nel tempo, rimane aperta una ennesima questione interpretativa.

Il danno da risoluzione per inadempimento di charter-party. La Supreme Court inglese decide nel caso “The New Flamenco”



avv. Claudio Perrella

Studio Legale LS Lexjus Sinacta

c.perrella@lslex.com

La importante e recentissima decisione della Suprema Corte inglese nel caso “*The New Flamenco*” *Globalia Business Travel S.A.U. -v- Fulton Shipping Inc of Panama* [2017] UKSC 43, conclude un contenzioso che ha avuto ad oggetto un tema di particolare rilievo, ossia l'individuazione dei criteri per il risarcimento del danno nascente da risoluzione del charter-party allorquando questa avvenga per inadempimento del charterer. La decisione della Supreme Court, adottata all'unanimità, sovverte la decisione di secondo grado, e si incentra sui temi classici della responsabilità per inadempimento contrattuale nel diritto inglese. È noto che nel diritto inglese la parte *in breach* è tenuta al risarcimento dei danni che sono in un rapporto causale adeguato con l'inadempimento. Si parla tradizionalmente di *causation*. La *innocent party* allo stesso tempo deve adoperarsi in base al *duty of mitigation*, agendo cioè con diligenza per ridimensionare le conseguenze dannose alle quali è esposta. Il caso presenta alcuni elementi particolari. La nave *New Flamenco* era stata concessa in time charter nel 2004 dagli armatori *Fulton Shipping* al charterer *Globalia Business Travel*. Nel 2007 le parti avevano concordato una estensione del charter

party; gli armatori in particolare sostenevano che era stato raggiunto l'accordo di estendere il time charter fino a novembre 2009. L'accordo veniva però contestato da parte del charterer, che riconsegnava la nave nell'ottobre 2007. Al momento della consegna il mercato era estremamente depresso, e gli armatori dopo aver cercato inutilmente di trovare un nuovo impiego avevano alla fine raggiunto la decisione di vendere la nave, ottenendo il prezzo di USD 23.765.000. Nel corso del procedimento arbitrale l'arbitro aveva concluso che era stato effettivamente raggiunto un accordo verbale di estendere il termine del charter party, e che i noleggiatori avevano dunque violato tale intesa. L'arbitro tuttavia aveva evidenziato che per effetto della riconsegna anticipata era stato possibile per gli armatori vendere la nave ad un prezzo sensibilmente superiore rispetto a quello che sarebbe stato ottenuto vendendo la nave nel novembre 2009, ossia alla data di conclusione naturale del charter party. In tal caso il valore sarebbe stato pari a circa 7 milioni di dollari, con una riduzione del prezzo pari a circa 17 milioni. Ad avviso dell'arbitro tale beneficio andava necessariamente considerato nel calcolo del risarcimento richiesto dagli armatori, con il risultato che alcun indennizzo era dovuto poiché tale incremento di prezzo era di gran lunga eccedente il mancato utile determinato dal venir meno del charter party. Il lodo veniva riformato in primo grado; il giudice *Popplewell* in particolare riteneva che la decisione degli armatori di vendere la nave non era in diretta correlazione con l'inadempimento dei charterers, e non poteva dunque essere qualificata come una azione posta in essere per mitigare le conseguenze dell'inadempimento dei noleggiatori. Ad avviso del Tribunale inoltre laddove fosse stato possibile tener conto del prezzo di vendita sarebbe stato necessario anche valutare l'impiego successivo delle somme ricavate dalla vendita, dilatando in tal modo in modo difficilmente controllabile (e con conseguenze parimenti difficili da valutare) l'ambito di accertamento. La decisione era stata riformata in appello; la *Court of Appeal* riteneva che non si potesse prescindere dal fatto che la anticipata restituzione della nave aveva permesso agli armatori di trovare un acquirente ad un prezzo sensibilmente più elevato. La Corte in

particolare aveva poggato le proprie valutazioni su un precedente ormai risalente della House of Lords (il caso *British Westinghouse* del 1912) che ha affermato il principio che se la parte danneggiata si adopera per mitigare le conseguenze dannose derivanti dall'inadempimento della controparte, e tale azione non implica misure eccezionali e particolarmente dispendiose o complesse e ne deriva un beneficio per parte attrice, tale beneficio deve necessariamente essere preso in considerazione nel calcolo del risarcimento. Un punto sul quale la Corte si è soffermata con ricchezza di argomentazioni è se la determinazione dei danni debba essere differenziata a seconda che vi sia o meno un "available market". La Corte ha infatti accolto la tesi dei noleggiatori secondo i quali il criterio classico di determinazione del danno basato sulla differenza tra il nolo pattuito in contratto e la quotazione di mercato esistente alla data della risoluzione può essere adottato solo qualora vi sia un mercato effettivamente esistente, non qualora (come nel caso di specie) il mercato sia talmente depresso da non consentire un impiego della nave. La posizione espressa dalla Court of Appeal è stata nuovamente (e definitivamente) cassata dalla Supreme Court. La Corte ha ritenuto errata la decisione di secondo grado evidenziando che non vi era alcun rapporto tra la risoluzione anticipata e la scelta degli armatori di vendere la nave, che era una decisione di natura strettamente commerciale che gli armatori avevano adottato a loro rischio. La risoluzione del contratto dunque aveva dato l'opportunità di vendere la nave, ma non ne era all'origine. Per lo stesso motivo la vendita non poteva configurarsi come un atto di *mitigation*. Il punto è espresso con chiarezza al paragrafo 34 della sentenza, dove Lord Clarke afferma: *'If there had been an available market, the loss would have been the difference between the actual charterparty rate and the assumed substitute contract rate. Sale of the vessel would have been irrelevant. In the absence of an available market, the measure of the loss is the difference between the contract rate and what was or ought reasonably to have been earned from employment of the vessel under shorter charterparties, as for example on the spot market. The relevant mitigation in that context is the acquisition of an*

income stream alternative to income stream under the original charterparty. The sale of the vessel was not itself an act of mitigation because it was incapable of mitigating the loss of the income stream.' La sentenza è destinata senza dubbio a divenire un *leading case* in relazione a temi classici e rilevanti nel contenzioso da inadempimento contrattuale di contratti soggetti a legge inglese, avendo analizzato con notevole dettaglio i principi in materia di nesso causale tra inadempimento e danno e l'obbligo di agire al fine di *mitigate* i danni.

Il trasporto ferroviario e l'inquinamento acustico - parte seconda

Sentenza Corte Di Cassazione 7 ottobre 2016 n. 20198



avv. Margherita Pace
Studio Legale Associato TDP Studio
Legale Associato TDP

Avevamo già affrontato nel 2015, su questa rivista, il problema dell'inquinamento acustico provocato dal trasporto ferroviario. In quel caso si era proceduto ad esaminare due sentenze dei Tribunali Amministrativi Regionali, rispettivamente di Piemonte e Lombardia (10 gennaio 2014 n. 50 e 27 marzo 2014, n. 818), dove veniva accolto il ricorso promosso da R.F.I. contro due ordinanze di Sindaci cittadini. Gli atti comunali annullati riguardavano dei provvedimenti urgenti assunti contro il gestore della rete ferroviaria colpevole, a detta dei resistenti, di non aver adeguato, o bonificato acusticamente, la linea di transito dei convogli in modo da rientrare nei valori limite di legge relativi alle emissioni fonometriche generate durante le attività di movimentazione *container*. In entrambi i casi i Giudici amministrativi annullarono le ordinanze chiarendo che la competenza ad emanare atti di tale portata non è del Sindaco. Infatti la

problematica delle emissioni acustiche prodotte nello svolgimento di servizi pubblici essenziali, ed in particolare di quello ferroviario, è disciplinata da una legislazione speciale che la sottrae dal regime ordinario, concernendo particolari interessi di rilievo nazionale che necessitano di una disciplina settoriale ed unitaria. L'art. 9, comma 1, della L. 26 ottobre 1995 n. 447 ("Legge quadro sull'inquinamento acustico") prevede, infatti, che *"Qualora sia richiesto da eccezionali ed urgenti necessità di tutela della salute pubblica o dell'ambiente il sindaco, il presidente della provincia, il presidente della giunta regionale, [...], il prefetto, il Ministro dell'ambiente, [...] e il Presidente del Consiglio dei ministri, nell'ambito delle rispettive competenze, con provvedimento motivato, possono ordinare il ricorso temporaneo a speciali forme di contenimento o di abbattimento delle emissioni sonore, inclusa l'inibitoria parziale o totale di determinate attività"*. La stessa norma precisa, peraltro, che *"Nel caso di servizi pubblici essenziali, tale facoltà è riservata esclusivamente al Presidente del Consiglio dei ministri"*. Quindi, sulla scorta di tale legge, i due Giudici amministrativi procedevano ad annullare gli atti urgenti, non essendo di competenza comunale. Diversa, come ovvio, è la questione dell'inquinamento acustico denunciata dal singolo cittadino; a dimostrarcelo è una sentenza, emessa il 7 ottobre 2016, dalla Corte di Cassazione. Il fatto da cui scaturisce la controversia è la denuncia civile al Tribunale di Padova da parte di sette cittadini che citarono, nel 2000, Trenitalia Spa. Con tale atto veniva richiesto al Tribunale di riconoscere, da una parte il risarcimento dei danni alla salute e dall'altra la quantificazione di un indennizzo circa il deprezzamento (danno patrimoniale) degli immobili dei ricorrenti, stante lo svolgimento nell'area attigua alle proprietà immobiliari di attività di movimentazione di vagoni ferroviari da parte di Trenitalia. I rumori dovuti allo scorrimento delle ruote sui binari, denunciarono gli attori, avrebbe comportato immissioni intollerabili e nocive per le quali si chiese, in quella sede, l'eliminazione o la riduzione. Il Tribunale di Padova, con sentenza del 2003, accertata l'illiceità delle emissioni, condannò la convenuta a realizzare un sistema di oliatura periodica delle rotaie e

degli impianti nonché al risarcimento agli attori di € 15.000 cadauno per danni patiti. La Corte di Appello di Venezia, con sentenza pubblicata il 13.10.2010, respingeva poi il gravame proposto da Trenitalia e ribadiva il riconoscimento del superamento del limite di tollerabilità ex art 844 cpc poiché il rumore dei carri superava di oltre 5 decibel il livello del rumore residuo in assenza di lavorazioni (ciò in violazione dell'art. 4, comma 1, del dpcm 14.11.1997). La Corte lagunare, rilevato che la condotta di Trenitalia integrava la contravvenzione di disturbo all'occupazione e al riposo delle persone mediante emissioni sonore di cui all'art. 659 cod. pen. , riconosceva agli attori, nella stessa misura liquidata in primo grado, il danno morale derivante da reato, *'inteso quale pretium doloris, a titolo di ristoro per l'enorme sofferenza patita e patienda'*. Sulla scia della pronuncia del primo grado veniva, invece, escluso il c.d. 'danno esistenziale' poiché, non riconoscibile, nel nostro ordinamento, come categoria autonoma rispetto all'omnicomprensivo 'danno biologico'. La Corte di Cassazione, investita da ultimo della questione, si è espressa rigettando in parte il ricorso promosso da Trenitalia. Sulla questione dei danni patiti, gli Ermellini hanno riconosciuto un vizio di ultrapetizione, addebitabile ai giudici di merito, circa la liquidazione del danno morale, ma hanno sostanzialmente compensato le somme non dando atto a restituzioni. Per quel che ci interessa, ossia in tema di emissioni sonore, la Corte di Cassazione non ha ritenuto di accogliere le doglianze concernenti la questione della misura della tollerabilità del rumore prodotto dai carri ferrati. Trenitalia avrebbe voluto vedersi riconosciuta la falsa applicazione dell'art. 4, comma 1, del d.P.C.m. 14 novembre 1997, in luogo dell'art. 6-ter del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 208, convertito, con modificazioni, in legge 27 febbraio 2009, n. 13, con riferimento all'art. 844 cod. civ.. La Corte territoriale, secondo il ricorrente, *'avrebbe fatto illegittimo ricorso al criterio del "differenziale", invece che basarsi sui livelli assoluti di rumorosità riscontrati dal c.t.u. in misura inferiore ai limiti previsti dalla "specificata" normativa dettata in materia di inquinamento acustico da traffico ferroviario, ossia dall'art. 5, comma 1, lett. a) del d.P.R. 18 novembre 1998, n. 459 (che fissa il limite*

*massimo di 70 db per il periodo diurno), non potendosi far riferimento, invece, all'art. 4, comma 1, del d.P.C.m. 14 novembre 1997 (che vieta incrementi del livello differenziale superiori ai 5 db), giacché recante la disciplina "generale" sulla "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore". In tal senso, infatti, il giudice di appello avrebbe falsamente applicato la norma richiamata in luogo dell'art. 6-ter del d.l. n. 208 del 2008 (convertito dalla legge n. 13 del 2009), che costituirebbe norma di interpretazione autentica dell'art. 844 cod. civ. nello stabilire che, "nell'accertare la normale tollerabilità delle immissioni e regolamento vigenti che disciplinano specifiche sorgenti e la priorità di un determinato uso". La Suprema Corte ha rigettato tale motivo di ricorso, anche alla luce dell'orientamento espresso dalla Corte costituzionale (ord. n. 103 del 2011), e richiamando precedenti pronunce sul punto (Cass. , 27 aprile 2015, n. 8474; Cass., 16 ottobre 2015, n. 20927). In tema di immissioni acustiche, infatti, sussiste una sostanziale differenziazione tra tutela civilistica e tutela amministrativa anche a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 6-ter del decreto-legge n. 208 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 13 del 2009, *'al quale non può aprioristicamente attribuirsi una portata derogatoria e limitativa dell'art. 844 cod. civ., con l'effetto di escludere l'accertamento in concreto del superamento del limite [...], il soddisfacimento dell'interesse ad una normale qualità della vita rispetto alle esigenze della produzione. Sicché, occorre ribadire (in consonanza ad orientamento costante: tra le tante, Cass., 12 febbraio 2010, n. 3438) che il limite di tollerabilità delle immissioni non ha carattere assoluto, ma è relativo alla situazione ambientale, variabile da luogo a luogo, secondo le caratteristiche della zona e le abitudini degli abitanti; spetta, pertanto, al giudice di merito accertare in concreto il superamento della normale tollerabilità e individuare gli accorgimenti idonei a ricondurre le immissioni nell'ambito della stessa. Ne consegue, pertanto, che non è censurabile la decisione della Corte di merito che si è basata su un apprezzamento in concreto ancorato al criterio del cd. "differenziale" (nella specie, incremento massimo di 5 decibel, sulla scorta dell'art. 4, comma 1, del d.P.C.m. 14 novembre 1997), ritenendo le**

*immissioni sonore prodotte dalla movimentazione dei vagoni superiori alla normale tollerabilità di cui all'art. 844 cod. civ.. Tanto, dunque, risultando assorbente anche rispetto alla novità della doglianza nella parte in cui deduce l'inoperatività del d.P.C.m. del 1997 in ragione della sua inapplicabilità alle "infrastrutture ferroviarie", non avendo la società ricorrente precisato quale fosse il tenore specifico dell'originario motivo di appello, ossia se esso si appuntasse effettivamente sulla sussunzione nel concetto di "infrastruttura ferroviaria" dell'area di sola movimentazione dei carri interessata dalla vicenda processuale (ciò, comunque, implicando un accertamento di fatto da parte del giudice di merito)'. Come ricordavamo in occasione del primo articolo sull'argomento, l'Europa ha ben presente il problema dell'inquinamento acustico da trasporto su rotaia, tanto che se da una parte sostiene fattivamente lo sviluppo di quest'ultimo, dall'altro si preoccupa di contenere e controllare il problema dell'impatto sonoro che lo stesso ha sulle persone. Ricordiamo, al proposito, la direttiva END (2002/49/CE) che impone la realizzazione di mappe del rumore e piani d'azione per importanti tratte ferroviarie europee. Questa normativa mira a contenere e ridurre al minimo il rumore nelle zone edificate dove vive l'uomo, nei parchi cittadini e in altre zone silenziose degli agglomerati, nelle campagne, nei pressi delle scuole, degli ospedali e di altri edifici e zone particolarmente sensibili al rumore anche mediante la redazione delle c.d. *'mappe acustiche strategiche'*. Queste ultime permettono di disegnare e determinare globalmente l'esposizione al rumore di una zona ove se ne rintracciano varie sorgenti e la definizione di previsioni generali e linee guida da adottare per la gestione di quei luoghi. Vero è, infatti, che il cittadino può liberamente rivolgersi al giudice per tutelare i propri diritti individuali laddove ravvisi una violazione degli stessi, senza attendere i provvedimenti a livello governativo sul punto come richiesto dalle norme indicate in premessa, ma altrettanto vero è che esistono strumenti, e sono forniti dall'Europa, per evitare in radice il problema. I contenuti delle mappe strategiche, infatti, sono stabiliti dall'allegato IV della direttiva END che demanda agli Stati membri la compilazione delle stesse e la pubblicità*

dei risultati. Il problema dell'attuazione di tale normativa è, come al solito, di tipo economico e ciò perché (come da relazione del 2006 della U.I.C. *Union Internationale des chemins de fer*) il risanamento acustico del trasporto merci su ferrovia comporterebbe una più frequente manutenzione se non sostituzione dei carri, la modifica delle ruote e il cambio dei freni a ceppo o ghisa con soles in materiale composito e tali interventi comporterebbero, *ca va sans dire*, un eccessivo costo per gli operatori. La medesima relazione provvedeva anche ad esaminare lo stato dell'arte nei vari paesi europei e, per quanto riguarda l'Italia, definiva la legislazione nazionale in materia come strutturata in modo troppo complesso. Ricordiamo infatti che accanto alla legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447/1995 ruotano varie 'ordinanze satellite' che complicano inutilmente la materia.

Surroga assicurativa e cessione del credito



avv. Cecilia Vernetti
Studio Legale Camera Vernetti
c.vernetti@slcamera.it

Il caso oggetto della sentenza del Tribunale di Parma n. 819/2017, pubblicata il 26.5.2017, attiene al trasporto internazionale su strada di un macchinario affidato dalla parte venditrice e mittente ad un vettore, affinché fosse consegnato presso la sede dell'acquirente e destinataria. Durante il trasporto il macchinario subiva gravi danni, a causa dell'urto contro un ponte del mezzo che lo trasportava. In seguito a ciò la Compagnia, in qualità di assicuratrice del macchinario in base ad una polizza per conto di chi spetta, indennizzava la venditrice e mittente del macchinario e si rendeva, inoltre, cessionaria dei diritti sulle merci da parte sia della venditrice/mittente, sia della compratrice destinataria, mediante cessioni dei diritti, ex art. 1260 c.c. La Compagnia agiva quindi nei confronti del vettore al fine di ottenere il risarcimento di quanto pagato alla venditrice per i danni occorsi al macchinario. Il vettore convenuto chiamava in manleva la propria Compagnia assicuratrice, la quale,

in via preliminare, sollevava un'eccezione di difetto di legittimazione attiva della Compagnia attrice, sostenendo che quest'ultima avesse erroneamente corrisposto l'indennizzo assicurativo alla mittente, anziché alla destinataria della merce, che era invece il soggetto legittimato in base alla Convenzione di Ginevra del 1956 (CMR), in quanto ricevitrice nella lettera di vettura e soggetto che aveva subito il pregiudizio economico derivante dal sinistro. Deduceva inoltre la convenuta che le cessioni del credito ottenute dalla Compagnia attrice fossero nulle per insussistenza della causa e difetto di forma *ad substantiam*. Il Tribunale di Parma ha respinto entrambe le eccezioni, accogliendo la domanda attorea. Il Giudice ha, infatti, stabilito che, quand'anche la Compagnia attrice fosse stata carente di legittimazione attiva in base al dettato dell'art. 1916 c.c., avendo la stessa indennizzato la mittente in luogo della destinataria, la legittimazione attiva dell'attrice sussistesse comunque in base agli artt. 1260 e ss c.c. In particolare il Tribunale ha ritenuto che la domanda di parte attrice di risarcimento dei danni cagionati dall'avaria del macchinario trasportato dovesse essere interpretata quale richiesta di pagamento a titolo di surroga, per avere versato l'indennità all'assicurato o, in alternativa, a titolo di richiesta di adempimento dell'obbligazione risarcitoria, formulata in qualità di cessionaria del credito. Il giudice ha quindi ritenuto che la domanda di pagamento del credito risarcitorio, di cui l'attrice si era resa cessionaria, fosse fondata, restando quindi assorbita ogni questione relativa alla surroga. In altre parole il giudicante ha riconosciuto la legittimazione attiva della Compagnia non già in base alla surroga, ex art. 1916 c.c. (tenuto conto che quest'ultima aveva indennizzato la mittente in luogo della destinataria), bensì ai sensi dell'art. 1260 c.c., ossia in base alle cessioni del credito che la Compagnia si era fatta rilasciare sia dalla mittente sia dalla destinataria. Circa la validità di tali cessioni il Tribunale ha, respinto l'eccezione di nullità per mancanza di forma e di causa, ritenendo che "quanto alla forma, è pacifico che la cessione è sottratta a ogni esigenza di forma se non richiesta dal negozio costituente la causa del trasferimento dei crediti (cfr. Cass. 1396/74 in motivazione). Con riferimento alla causa è condivisibile

l'orientamento espresso in più occasioni dalla Suprema Corte secondo cui "la cessione di credito è un negozio a causa variabile che può assolvere a diverse funzioni (vendita, donazione, adempimento e garanzia), nel quale il trasferimento del credito può avvenire a titolo gratuito o oneroso ed al quale si applica il principio della cosiddetta presunzione di causa, che può non essere indicata nello stesso negozio. Pertanto il cessionario che agisca nei confronti del debitore ceduto è tenuto a dare prova soltanto del negozio di cessione quale atto produttivo di effetti traslativi e non anche a dimostrare la causa della cessione ..." (Cass. Sez. 3, Sentenza n. 8145 del 03/04/2009. Cfr. anche Cass. Sez. 3, Sentenza n. 13691 del 31/07/2012 e Cass. Sez. 3, Sentenza n. 13253 del 06/06/2006). Il Tribunale ha infine ritenuto che non incidesse sulla validità dell'operazione la natura non onerosa della cessione, né il fatto che questa fosse avvenuta per evitare le difficoltà di provare i presupposti per la surroga di cui all'art. 1916 c.c., dal momento che tale circostanza non assurgerebbe a causa del contratto, ma ne costituirebbe al più un motivo, che non è elemento essenziale del contratto e, pertanto, rileva solo se illecito, circostanza esclusa nel caso di specie.

Il caso Alexandra I / Ever Smart



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

La recente sentenza in commento (*NAUTICAL CHALLENGE LTD v. EVERGREEN MARINE (UK) LTD* – leggila per esteso all'indirizzo http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/A_dmlty/2017/453.html) affronta il tema dell'applicazione di due regole delle c.d. Colreg, il Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare. Il caso trae origine dalla collisione tra due navi (la VLCC ALEXANDRA I e la portacontaineri EVER SMART) avvenuta di notte ma in condizioni meteo buone all'imboccatura del porto di Jebel Ali negli Emirati Arabi Uniti in data 11.02.2015. Nell'evento la

nave cisterna ALEXANDRA I, una VLCC, subiva danni per circa 32 milioni di dollari. La nave portacontenitori EVER SMART subiva danni per circa 4 milioni di dollari. I fatti sono stati puntualmente ricostruiti in sede di decisione. L'accesso da e per Jebel Ali avviene lungo un canale ideale, un tratto di mare lungo circa 15 km e largo circa 360 metri delimitato da boe ed il cui fondale è dragato a - 17 metri. All'estremità esterna del canale si trova l'area di imbarco/sbarco del pilota; un'area con un raggio di circa 1.800 metri. La ALEXANDRA 1, carica di 113.915 tm di condensato ed un pescaggio di 14m, procedeva alla volta dell'ingresso nel porto di Jebel Ali.

aveva già percorso tutto il canale e, un minuto dopo aver sbarcato il pilota, il Comandante aveva fatto aumentare le macchine ad avanti mezza; nel minuto successivo aveva ordinato avanti tutta. La nave, mantenendo il lato sinistro del canale, raggiungeva così i 12,4 nodi all'interno dell'area di imbarco/sbarco del pilota. La ALEXANDRA I stava, a sua volta, navigando a 2,4 nodi nella stessa area in attesa di imbarcare il pilota ed iniziare il percorso lungo il canale che l'avrebbe condotta in porto. Alle 23:42 le due navi entravano in collisione di prua; la prua sinistra della EVER SMART contro la prua dritta della ALEXANDRA I. Nel contenzioso insorto le tesi dei due interessi armatoriali si concentravano su due regole delle

“Quando due navi a propulsione meccanica navigano con rotte che s'incrociano in modo da implicare rischio di abbordaggio, la nave che vede l'altra sulla propria dritta, deve lasciare libera la rotta all'altra e, quando le circostanze lo permettono, deve evitare di passarle di prora”. Secondo la difesa della EVER SMART la ALEXANDRA I rilevava la portacontenitori sulla propria dritta; era la EVER SMART, dunque, ad avere il diritto di precedenza in forza della Regola 15 che disciplina la navigazione in situazione di rotte incrociate e la ALEXANDRA I avrebbe dovuto lasciare libera la rotta alla porta-contenitori. L'omissione comportava una maggiore attribuzione di responsabilità in capo alla ALEXANDRA I. Di converso, secondo la difesa della ALEXANDRA I, la EVER SMART navigava mantenendo la sinistra del canale mentre, in ossequio alla Regola 9, avrebbe dovuto mantenere la dritta; di conseguenza era EVER SMART a doversi onerare della maggiore percentuale di responsabilità. Nel decidere il caso i giudici hanno evidenziato che la navigazione della EVER SMART fosse criticabile sia (i) sotto il profilo del servizio di vedetta per non essersi il bordo avveduto se non 3 secondi (!) prima della collisione della presenza dell'altra nave, sia (ii) per violazione della regola sui canali stretti, sia (iii) per aver aumentato prematuramente la velocità mentre ancora si trovava in navigazione nel canale ed in prossimità dell'area di imbarco/sbarco pilota. Aumento di velocità ritenuto contributivo alla collisione in misura nettamente superiore alla minore (e giudicata più sicura nelle circostanze) velocità tenuta dalla ALEXANDRA I. A tale riguardo i giudici hanno valutato anche l'estensione dei danni provocati alla prua della ALEXANDRA I comparandoli a quelli nettamente inferiori rilevati sulla prua della EVER SMART (le foto che si riportano sono significative). Deducendo anche da tale elemento la maggiore potenza causativa avuta nell'evento dalla EVER SMART rispetto alla ALEXANDRA I. Quest'ultima era, peraltro, da ritenersi parimenti in colpa per omissioni nel servizio di vedetta; non tanto in quello visivo (valutato come migliore rispetto a quello della portacontenitori) quanto piuttosto nell'ascolto radio. Il Comandante aveva, infatti, frainteso una comunicazione tra una terza nave ed il



La nave stava avvicinando il canale di ingresso al porto con i prescritti fanali che ne evidenziavano il trasporto di carico pericoloso. Sul ponte di comando si trovava il comandante ed il terzo ufficiale, entrambi russi, ed il timoniere georgiano. Ad essi poco prima della collisione si era aggiunto il secondo ufficiale, anch'egli russo. La EVER SMART carica di 48.564 tm di merce in contenitori ed un pescaggio di 12.7 era, a sua volta, in uscita dal porto con le prescritte segnalazioni luminose funzionanti. Sul relativo ponte di comando, al momento della collisione, si trovavano il comandante taiwanese, il terzo ufficiale filippino ed il timoniere. Entrambe le navi erano dotate di moderni sistemi di assistenza alla navigazione. Poco prima dell'evento la EVER SMART

Colreg: la Regola 9 (canali stretti) e la Regola 15 (situazione di rotte incrociate). Piuttosto curiosamente, sebbene giustificato dalla rispettiva posizione al momento della collisione, la EVER SMART, in uscita dal canale, invocava la regola delle rotte incrociate; la ALEXANDRA 1, in navigazione al di fuori del canale, contestava alla EVER SMART il mancato rispetto della Regola sulla navigazione nei canali stretti. Le due Regole, che vengono riportate nei due passaggi invocati, così rispettivamente dispongono: Regola 9 Canali stretti: *“Una nave che naviga lungo un canale od un passo stretti, deve, quando ciò è possibile e non comporta pericolo, mantenersi vicino al limite di destra del canale o del passaggio, rispetto alla propria rotta”.* Regola 15 Situazione di rotte incrociate:

servizio portuale di controllo del traffico (*port control*) che gli aveva impedito di avere una precisa cognizione dei movimenti della EVER SMART. Inoltre il Comandante della ALEXANDRA I era criticabile per aver omesso di contattare il *port control* o la EVER SMART pur avendo intuito l'esistenza di una situazione anomala. Assenza di lucidità che lo aveva portato a non ordinare una tempestiva accostata a dritta proseguendo in una navigazione errata contributiva alla collisione. Secondo i giudici, giunti alla decisione dopo attenta valutazione anche di casi precedenti, qualora una nave stia navigando in un canale stretto ed un'altra sia in attesa di entrare in detto canale si applica la Regola 9 della Colreg e non la Regola 15 sulle rotte incrociate; ciò anche laddove le navi si siano trovate in una posizione di rotte incrociate. Attese le circostanze del caso la sentenza ha attribuito 80% della colpa alla EVER SMART ed il 20% alla ALEXANDRA I. Al di là della ricostruzione puntuale e dell'applicazione di due delle regole Colreg la decisione appare interessante anche perché ha posto l'accento sugli elementi di prova portati in giudizio. Le due navi erano entrambe dotate di VDR. I rispettivi interessi armatoriali erano stati invitati dal giudice a trovare un accordo sui dati ed a fornire

un elaborato congiunto su rotta, posizione e velocità da un certo momento sino alla collisione. L'elaborato documentava anche gli ordini dati alle macchine e gli ordini dati al timoniere su ogni nave (ricavati dalle registrazioni ambientali sul ponte comando di ciascuna nave). Come evidenziato nella sentenza in commento, l'adozione di una tale soluzione ha consentito di limitare le discussioni sulla navigazione delle due navi (a parte le questioni sulla percezione che a bordo di ciascuna di esse si aveva in merito a cosa stesse facendo l'altra). Si tratta di un'iniziativa divenuta comune nei casi di collisione. Come evidenziato dalla sentenza sotto commento *"la prevalenza di dati elettronici che registrano la navigazione di ogni nave, ha indotto la corte (Admiralty n.d.r.), con l'assistenza dell'Admiralty Bar e dell'Admiralty Solicitors Group, a proporre (i) di dischiudere ed esaminare prontamente tali dati così che si possa preliminarmente trovare un accordo sulla navigazione tenuta dalle navi entrate in collisione e (ii) nel caso in cui ci sia disputa in merito alla responsabilità, l'adozione di un sistema istruttorio che favorisca una risoluzione veloce ed economicamente proporzionata della disputa"*.

Chiarimenti sulla composizione amichevole delle controversie con la Dogana



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

Con la nota 71066 del 15 giugno 2017 l'Agenzia delle Dogane ha fornito utili indicazioni in merito alla possibilità di definire in via transattiva il contenzioso in materia di accise e di IVA afferente, sancita dall'art. 5 bis del D.L. 193/2016. Al fine di prevedere omogenee modalità di applicazione della suddetta norma sotto il profilo tecnico-giuridico, l'Amministrazione ha acquisito il parere dell'Avvocatura Generale dello Stato in merito all'ambito di applicazione della disposizione ed ai criteri da adottare per la definizione transattiva delle controversie. Innanzitutto rientrano nell'oggetto della disposizione normativa la generalità dei giudizi tributari pendenti volti al recupero dell'accisa e dell'IVA afferente, su prodotti energetici, alcol e bevande alcoliche purché le imposte oggetto del contenzioso si riferiscano a fatti verificatisi anteriormente al 1° aprile 2010. E' questa la prima delle condizioni cui il legislatore subordina la possibilità, riconosciuta in capo all'Agenzia, di definire, entro il 30 settembre 2017 in via transattiva il contenzioso. Il riferimento alla data del 1° aprile 2010, contenuto nell'art. 5 bis, è volto soprattutto a disciplinare i giudizi tributari derivanti dall'applicazione dell'art. 4, comma 1, del D.Lgs. 504/1995 (Testo Unico delle accise), nella formulazione in vigore fino a tale data, che disponeva, ai fini dell'abbuono dell'accisa in caso di perdita o distruzione dei prodotti in regime sospensivo, l'equiparazione al caso fortuito ed alla forza maggiore dei fatti dolosi o colposi compiuti da terzi purché gli eventi verificatisi non fossero riconducibili a fatti imputabili al soggetto passivo a titolo di dolo o colpa grave. Veniva quindi ammesso l'abbuono dell'imposta in favore del soggetto passivo nell'ipotesi in cui il procedimento



penale instauratosi si fosse concluso con decreto di archiviazione o sentenza irrevocabile, da cui non risultasse il coinvolgimento del medesimo; restava fermo invece il recupero dell'imposta nei confronti degli effettivi autori del reato. La controversa applicazione della norma aveva tuttavia comportato l'insorgere di contenziosi, ancora non definitosi, che, secondo l'Agenzia delle Dogane, potrebbe oggi essere oggetto di transazione. Dal 1° aprile 2010 il recepimento della Direttiva 2008/118/CE ha determinato la modifica dell'art. 4 del Testo Unico delle accise e il conseguente venir meno del riconoscimento dell'abbuono di accisa per fatti dolosi o gravemente colposi compiuti da terzi, diminuendo l'instaurarsi di nuovi contenziosi. La seconda condizione individuata dal legislatore per la transazione è che il soggetto obbligato offra in pagamento una somma pari almeno al 20% dell'importo dovuto a titolo di accisa e IVA afferente; la misura del 20% costituisce il limite minimo, prescritto dalla legge, per cui il soggetto obbligato può proporre in pagamento una percentuale del tributo dovuto pari o superiore a tale limite, ferma restando la non debenza di interessi, indennità di mora e sanzioni.



Il pagamento può essere effettuato attraverso due modalità alternative, ossia o in un'unica soluzione, entro 60 giorni dalla stipula della transazione, ovvero in rate annuali di pari ammontare, di numero non superiore a sette, con la corresponsione degli interessi nella misura stabilita dall'art. 1284 c.c. maggiorata di due punti. Nei casi in cui sia stato instaurato un procedimento penale per i medesimi fatti da cui tra origine il contenzioso fiscale, la definizione transattiva delle controversie può avere luogo soltanto se il procedimento penale si sia concluso senza una sentenza di condanna passata in giudicato, in cui sia stato riconosciuto il dolo o la colpa grave del soggetto obbligato. Per quanto

riguarda le fasi prodromiche alla transazione, l'Avvocatura Generale dello Stato ha sottolineato che l'Agenzia delle Dogane non è vincolata per legge ad accettare ogni proposta proveniente dalla controparte, dovendo e potendo liberamente determinarsi a transigere, non essendo in presenza di un "condono", ma, come risultante dalla medesima formulazione letterale della norma, di una "transazione", caratterizzata da reciproche concessioni. L'Amministrazione effettuerà quindi una valutazione caso per caso, per evitare che si ipotizzi una rinuncia generale ed indiscriminata alle pretese tributarie. In particolare le reciproche concessioni dovranno garantire la non manifesta sproporzione dell'accordo transattivo rispetto alla pretesa tributaria originaria ed altresì la parità di trattamento tra i soggetti interessati da situazioni simili; verranno inoltre analizzati profili sia di natura oggettiva sia relativi alla sfera patrimoniale del soggetto obbligato. Per determinare la congruità dell'importo, l'Agenzia delle Dogane terrà conto dello stato e grado del contenzioso pendente, della durata della controversia e dell'aleatorietà del giudizio; per valutare invece la solvibilità del soggetto obbligato, l'Amministrazione considererà la consistenza patrimoniale e il rischio di procedure concorsuali, che potrebbero compromettere le ragioni dell'erario. Qualora le proposte di transazione abbiano ad oggetto fattispecie per le quali, pur in presenza di notizia di reato, non sia stato instaurato il procedimento penale, verrà preso in considerazione l'effettivo comportamento tenuto dal soggetto obbligato, con particolare riferimento agli eventuali profili di gravità della condotta. E' prevista una specifica procedura da seguire per giungere alla transazione. In primo luogo il soggetto obbligato formula la proposta di transazione rivolta, per il tramite dell'Ufficio delle Dogane che ha emesso l'atto impugnato, alla Struttura territoriale di vertice, nel cui ambito è compreso il predetto Ufficio; la proposta deve prevedere oltre all'importo offerto in pagamento, anche le modalità di versamento dello stesso (unica soluzione o rate annuali di pari importo) e della definizione del contenzioso pendente. In conformità all'art. 3, comma 4-bis, D.Lgs. 504/1995, in tema di rateizzazione dell'accisa, dovrà prevedersi che, in caso

di mancato o ritardato pagamento anche di una sola rata, opererà la risoluzione automatica del contratto e il conseguente diritto dell'Amministrazione di pretendere l'intero importo. L'Ufficio delle Dogane provvederà quindi alla trasmissione della proposta corredata del proprio parere alla sovraordinata Struttura territoriale di vertice, che procederà alla relativa valutazione della proposta, alla luce dei contributi trasmessi dall'Ufficio delle Dogane e, occorrendo, di eventuali ulteriori autonomi approfondimenti, allo scopo di formarsi il convincimento in ordine alla congruità dell'offerta del soggetto obbligato, ovvero di formulare una proposta alternativa; nel caso in cui la proposta difetti delle condizioni e dei presupposti di cui all'art. 5-bis del D.L. 193/2016, ne verrà dichiarata l'inammissibilità. Qualora la proposta superi il vaglio della Struttura territoriale di vertice, verrà trasmessa alla competente Avvocatura Distrettuale una bozza dell'atto di transazione, corredata di tutta la documentazione, ivi compresa, nell'eventualità della formulazione di una proposta alternativa, quella originaria formulata dal soggetto obbligato, ai fini dell'acquisizione di un parere di legittimità e congruità. Una volta acquisito il parere dell'Avvocatura Distrettuale, la Struttura territoriale di vertice trasmette al soggetto obbligato il testo del contratto di transazione in relazione al quale sussiste la disponibilità alla sottoscrizione, fissando la data nella quale procedere alla reciproca sottoscrizione dell'atto; trascorso inutilmente detto termine, in assenza di un giustificato motivo che ne legittimi il differimento, la disponibilità alla transazione dovrà intendersi revocata. Il soggetto obbligato dovrà procedere al pagamento dell'intero importo pattuito in transazione o della prima rata convenuta entro il termine perentorio di 60 giorni decorrenti dalla sottoscrizione dell'atto transattivo. Qualora infine il soggetto obbligato richieda la sospensione del contenzioso pendente, in conformità a quanto previsto dall'articolo 5-bis del D.L. 193/2016, l'Ufficio delle Dogane si rimetterà alle decisioni dell'Organo giudicante.

La Corte di Giustizia UE sulla mediazione



avv. Barbara Pozzolo

Studio Legale Pozzolo

barbarapozzolo@studiolegalepozzolo.it

Come preannunciato il legislatore in sede di conversione del d.l. 50/2017, ha reso stabilmente obbligatorio l'esperimento di un preventivo tentativo di mediazione quale condizione di procedibilità nel giudizio civile per le materie espressamente indicate all'art. 5 del D. Lgs. 28/2010. A pochi giorni di distanza dal provvedimento la mediazione obbligatoria è stata di nuovo oggetto di una pronuncia da parte della Corte di Giustizia di Lussemburgo, sentenza C-75/16 del 14 giugno 2017. La pronuncia della Corte trae origine da rinvio pregiudiziale del Tribunale di Verona. In particolare il giudice remittente investito di un'opposizione a decreto ingiuntivo promossa da due correntisti nei confronti di un Banco popolare, rilevato che la lite rientrasse sia nella disciplina del codice del consumo così come modificato dal D. Lgs. 130/2015 (attuativo nel nostro Paese della direttiva 2013/11/UE) trattandosi di controversia tra consumatori e professionisti sia soggetta alle norme in tema di mediazione obbligatoria delle controversie civili ex D. Lgs. 28/2010 (attuativo nel nostro paese della direttiva 2008/52/CE in materia di mediazione transfrontaliera), ha ritenuto che la normativa italiana presentasse diversi profili di criticità: -la direttiva 2013/11 lascia le parti libere di partecipare e di ritirarsi dalla procedura di ADR in qualsiasi momento mentre il D.Lgs 28/2010 prevede sia l'obbligatorietà del tentativo di mediazione sia conseguenze negative in caso di mancata partecipazione; -la direttiva 2013/11 vieta di imporre l'assistenza tecnica obbligatoria il D. Lgs. 28/2010 la impone. In tale contesto il tribunale di Verona sospendeva il procedimento e sottoponeva alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali: «1) *Se l'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 2013/11, nella parte in cui prevede che la medesima direttiva si applichi "fatta salva la direttiva 2008/52", vada inteso nel senso che fa salva la possibilità per i*

singoli Stati membri di prevedere la mediazione obbligatoria per le sole ipotesi che non ricadono nell'ambito di applicazione della direttiva 2013/11, vale a dire le controversie contrattuali derivanti da contratti diversi da quelli di vendita o di servizi oltre quelle che non riguardino consumatori. 2) Se l'articolo 1 (...) della direttiva 2013/11, nella parte in cui assicura ai consumatori la possibilità di presentare reclamo nei confronti dei professionisti dinanzi ad appositi organismi di risoluzione alternativa delle controversie, vada interpretato nel senso che tale norma osta ad una norma nazionale che prevede il ricorso alla mediazione, in una delle controversie di cui all'articolo 2, paragrafo 1 della direttiva 2013/11, quale condizione di procedibilità della domanda giudiziale della parte qualificabile come consumatore, e, in ogni caso, ad una norma nazionale che preveda l'assistenza difensiva obbligatoria, ed i relativi costi, per il consumatore che partecipi alla mediazione relativa ad una delle predette controversie, nonché la possibilità di non partecipare alla mediazione se non in presenza di un giustificato motivo». Nella sentenza la Corte, in via preliminare, precisa che la direttiva 2008/52/CE è riferita alle sole controversie transfrontaliere e che è pacifico che la controversia principale non integri i caratteri della controversia transfrontaliera e quindi la compatibilità tra normativa interna ed il diritto comunitario andrà verificata con esclusivo riferimento alla direttiva 2013/11/UE. Sulla seconda questione la Corte osserva che la direttiva 2013/11 si applica non a tutte le controversie che coinvolgono consumatori, ma solo alle procedure che siano state promosse da un consumatore nei confronti di un professionista con riferimento a obbligazioni contrattuali derivanti da contratti di vendita o di servizi, tale procedura deve poi essere indipendente, imparziale, trasparente, efficace, rapida ed equa – e deve essere affidata a un organismo ADR è inserito in elenco notificato alla Commissione europea. Rilevando altresì come la valutazione in merito alla verifica se una procedura ADR, come quella discussa nel procedimento principale, si debba considerare promossa non da un professionista, ma da un consumatore, sia una valutazione da compiersi da parte del giudice

nazionale così come la verifica che la procedura di mediazione prevista dalla normativa italiana si svolga o meno dinanzi ad un organismo ADR, ai sensi della direttiva 2013/11. Ciò premesso la Corte UE ritiene che *"anche se l'articolo 1 della direttiva 2013/11 utilizza l'espressione «su base volontaria», si deve rilevare che la seconda frase di detto articolo prevede espressamente la possibilità, per gli Stati membri, di rendere obbligatoria la partecipazione alle procedure ADR, a condizione che una tale legislazione non impedisca alle parti di esercitare il loro diritto di accedere al sistema giudiziario. Inoltre «conformemente all'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva 2008/52, quest'ultima lascia impregiudicata la legislazione nazionale che rende il ricorso alla mediazione obbligatoria, purché tale legislazione non impedisca alle parti di esercitare il diritto di accesso al sistema giudiziario.»* Per concludere al *"Come emerge dal considerando 13 della direttiva 2008/52, **il carattere volontario della mediazione consiste, pertanto, non già nella libertà delle parti di ricorrere o meno a tale procedimento, bensì nel fatto che «le parti gestiscono esse stesse il procedimento e possono organizzarlo come desiderano e porvi fine in qualsiasi momento».**"* Assume quindi rilevanza non il carattere obbligatorio o facoltativo del sistema di mediazione, ma il fatto che il diritto di accesso delle parti al sistema giudiziario sia preservato. Pertanto, il fatto che una normativa nazionale come quella di cui trattasi nel procedimento principale abbia non solo introdotto una procedura di mediazione extragiudiziale, ma abbia, reso obbligatorio il ricorso a quest'ultima prima di adire un organo giurisdizionale non è tale da pregiudicare la realizzazione dell'obiettivo della direttiva 2013/11. Il requisito di una procedura di mediazione come condizione di procedibilità di un ricorso giurisdizionale può quindi rivelarsi compatibile con il principio della tutela giurisdizionale effettiva qualora tale procedura non conduca a una decisione vincolante per le parti, non comporti un ritardo sostanziale per la proposizione di un ricorso giurisdizionale, sospenda la prescrizione e o la decadenza dei diritti in questione e non generi costi, ovvero generi costi non ingenti, per le parti, a patto però che la via elettronica non costituisca l'unica modalità di accesso a

detta procedura di conciliazione e che sia possibile disporre provvedimenti provvisori nei casi eccezionali in cui l'urgenza della situazione lo impone. La Corte rimanda tuttavia al giudice del rinvio tale la verifica. Quanto all'obbligo, per il consumatore, di essere assistito da un avvocato per promuovere una procedura di mediazione. La Corte richiama la direttiva 2013/11/UE che, stabilisce che gli Stati membri garantiscono che le parti abbiano accesso alla procedura ADR senza essere obbligate a ricorrere a un avvocato o a un consulente legale. **Pertanto, una normativa nazionale non può imporre al consumatore che prende parte a una procedura ADR di essere assistito obbligatoriamente da un avvocato.** Quanto, infine, alla possibilità per i consumatori di ritirarsi da una procedura di mediazione soli in caso di giustificato motivo, a pena di sanzioni nell'ambito del successivo procedimento giudiziario, la Corte ritiene che una limitazione siffatta sia tale da restringere il diritto di accesso delle parti al sistema giudiziario. Tuttavia la Corte ha ritenuto che la direttiva 2013/11 non osta a una normativa nazionale che consente al consumatore di rifiutare di partecipare a una previa procedura di mediazione solamente per un giustificato motivo, purché egli possa porvi fine senza restrizioni successivamente al primo incontro col mediatore. Secondo i Giudici di Lussemburgo, dunque, le norme del d. Lgs. n. 28/2010 contrastano in effetti l'effettività del diritto di accesso al giudice sancito dall'articolo 1 della direttiva 2013/11 **nella parte in cui impongono al Consumatore che prende parte a una procedura ADR di essere assistito necessariamente da un avvocato e prevedono, sotto altro profilo, che dal ritiro del consumatore dalla procedura ADR, con o senza un giustificato motivo, possano derivare conseguenze processuali sfavorevoli nei suoi confronti nelle successive fasi della controversia.** In relazione a quest'ultimo aspetto, **tuttavia, la Corte precisa che, purché il consumatore possa ritirarsi successivamente al primo incontro con il mediatore, il diritto nazionale può legittimamente prevedere sanzioni in caso di immotivata mancata partecipazione delle parti alla procedura di mediazione.** Il Consiglio Nazionale forense con una nota del 4 luglio u.s. ha

chiarito come la pronuncia della Corte impatti sulle procedure ADR di cui agli articoli 141 del Codice del consumo, gestite dagli Organismi ADR iscritti nell'apposito registro, **ma non sui procedimenti di mediazione di cui al Decreto legislativo n. 28/2010, amministrati dagli Organismi di mediazione ivi previsti.** Pertanto secondo il CNF se il consumatore presenti istanza di mediazione nei confronti di un professionista dinanzi ad un Organismo iscritto nel registro di cui al D. Lgs. n. 28/2010 o nel caso in cui si giunga dinanzi all'Organismo di mediazione a seguito di invito o ordine del giudice le regole applicabili sono quelle dettate da quest'ultimo decreto, senza necessità di adeguamento alla decisione della Corte Ue, invece, nel caso in cui il consumatore presenti istanza di mediazione nei confronti di un professionista innanzi ad un Organismo ADR previsto dal Codice del consumo (e ad oggi il Ministero non ha formato un elenco di Organismi ADR), l'organismo sarà tenuto ad adeguarsi alla pronuncia della Corte di giustizia e, dunque, ad integrazione di quanto disposto dal Codice del consumo e, in deroga, a quanto previsto dal D.lgs 28/2010, dovrà avvertire il consumatore: della libertà di aderire o meno alla procedura senza che la decisione possa avere conseguenze nel successivo giudizio sul medesimo oggetto; della libertà di ritirarsi in qualsiasi momento dalla procedura senza l'obbligo di giustificare la decisione e senza che la stessa possa avere conseguenze nel successivo giudizio sul medesimo oggetto; della non obbligatorietà della difesa tecnica di un avvocato; della facoltà ad essere comunque rappresentato o assistito in qualsiasi fase della procedura. Per ulteriori valutazioni operative non resta che attendere...

Problemi pratici per il raccomandatario di nave straniera



avv. Gian Carlo Soave
Studio Legale Soave
avvgiancarlosoave@legassinfo.it

Il raccomandatario marittimo è nato dalla necessità di avere un punto di riferimento a terra per lo svolgimento

di tutte le operazioni connesse all'arrivo della nave nel porto di approdo. La figura è definita nella legge n. 135 del 1977 che ha introdotto una serie di obblighi e responsabilità a carico dell'agente raccomandatario. In estrema sintesi, gli incumbenti principali che la legge pone in carico a questo operatore sono (i) l'obbligo di far pervenire al comandante del porto all'arrivo della nave nel porto in cui opera una nota indicante il nome e l'indirizzo dell'armatore o del noleggiatore o del vettore dal quale ha ricevuto il mandato (art. 3 secondo capoverso della Legge n. 135/1977); (ii) l'obbligo, prima della partenza della nave straniera dal porto in cui egli opera, di ottenere dal suo mandante la disponibilità nel territorio italiano della somma in valuta sufficiente a garantire l'adempimento delle obbligazioni assunte suo tramite in occasione dell'approdo della nave nel porto stesso (art. 3 primo capoverso della Legge n. 135/1977) e (iii) di rilasciare una dichiarazione nella quale attesti di aver ottenuto la disponibilità della somma nel territorio italiano (art. 3 primo capoverso della Legge n. 135/1977). In caso di mancata osservanza dell'obbligo di ottenere la disponibilità dei fondi, la sanzione prevista dalla legge è molto gravosa poiché il raccomandatario risponde solidalmente con l'armatore straniero delle obbligazioni da questi assunte suo tramite (articolo 5 della Legge n. 135/1977). La ratio della responsabilità solidale del raccomandatario è quella di tutelare i fornitori della nave quando l'agente operi per conto di armatori, noleggiatori o vettori stranieri. La norma ha carattere eccezionale (finalizzata, per l'appunto, alla tutela dei terzi) e la responsabilità solidale del raccomandatario marittimo non sussiste per tutte le obbligazioni contratte ma solo per quelle che l'armatore ha assunto per il suo tramite in occasione dell'approdo della nave. Sul punto si è pronunciata chiaramente la Suprema Corte che ha stabilito come *"per effetto degli art. 3 e 5 l. n. 135 del 1977, la responsabilità solidale del raccomandatario marittimo per le obbligazioni assunte - in caso di inosservanza dell'obbligo di ottenere dal suo mandante la disponibilità in valuta sufficiente a garantirne l'adempimento in occasione dell'approdo della nave - non sussiste in relazione a qualsiasi obbligazione da lui assunta per il*

rappresentato (nella specie, organizzazione di movimentazione di container), ma è subordinata a due condizioni: che le obbligazioni dell'armatore straniero siano state assunte "per tramite" del raccomandatario e che tali obbligazioni siano state assunte "in occasione dell'approdo della nave nel porto", cioè siano riferibili o collegate ad una determinata nave ed al relativo approdo" (Cass. 9701/2003). L'esatta e concreta individuazione di quali siano le obbligazioni assunte per il tramite dell'agente raccomandatario presenta notevoli problematiche teoriche prima ancora che pratiche. La giurisprudenza ha suddiviso le attività svolte dal raccomandatario in tipiche ed atipiche. La Suprema Corte di Cassazione ha definito le mansioni tipiche della raccomandazione quali "quelle che si esplicano nelle prestazioni di appoggio alle operazioni di approdo, imbarco, sbarco, arrivo, permanenza, e partenza della nave (rimorchio, pilotaggio, ormeggio, rifornimento, approvvigionamento, riparazione, carico e scarico) mediante la conclusione di contratti privati per la fornitura di beni e servizi necessari alla gestione della nave" (Cfr. Cass. 4935/1991). Invece le diverse attività, di carattere prettamente commerciale, altre rispetto alle mansioni tipiche di approdo della nave, sono state definite atipiche (Cfr. Cass. 6718/1991). Ai sensi del combinato disposto dell'articolo 2 e 3 della legge 135 del 1977 l'obbligo di provvista sussiste sia per le obbligazioni tipiche che per quelle atipiche. Per poter configurare una responsabilità solidale è però necessario che tali obbligazioni siano state contratte non già dall'armatore direttamente ma per il tramite dell'agente raccomandatario. Tale requisito deve, ad avviso dello scrivente, essere interpretato in maniera rigorosa nel senso che dovrà essere fornita la prova che il raccomandatario abbia contratto direttamente con il terzo nell'interesse dell'armatore e della nave. Non basterà una mera attività materiale rientrante nel novero tipico (o atipico) della mansione del raccomandatario, ma sarà necessaria una sua cosciente assunzione di responsabilità per conto dell'armatore straniero. In secondo luogo l'agente raccomandatario dovrà essere a conoscenza dell'esatto importo dovuto al

terzo per le prestazioni rese, onde consentirgli di poter reperire la provvista sufficiente ed ottemperare all'obbligazione imposta dalla legge. L'applicazione di tali concetti, che potrebbero sembrare immediati, presenta non pochi problemi nella pratica. Capita infatti sovente che l'agente raccomandatario venga nominato non già direttamente dall'armatore straniero bensì dalla sua agenzia locale (che di solito ne ha anche la rappresentanza su tutto il territorio nazionale). In questi casi alcune obbligazioni vengono contratte direttamente dall'agente raccomandatario mentre altre vengono gestite, direttamente o indirettamente, dall'agenzia locale. L'esatta individuazione di quale dei due soggetti (che spesso sono legati da contratti di sub-agenzia) abbia contratto l'obbligazione presenta dei risvolti pratici notevoli, basti pensare che l'obbligazione solidale non potrà operare per le obbligazioni contratte direttamente dall'agenzia locale. Non si rinvergono precedenti giurisprudenziali in termini in cui sia stata analizzata, in concreto ed ai fini della affermata sussistenza della responsabilità solidale, l'attività svolta dall'agente raccomandatario e quella prestata dall'agenzia locale. Sul punto si possono richiamare, per analogia, i principi resi in un risalente ma sempre attuale precedente in cui si è stabilito che *"il raccomandatario non è responsabile in solido con l'armatore straniero suo preponente del mancato pagamento da parte di questi del prezzo delle forniture ordinate dal comandante direttamente al fornitore....."* sul presupposto che *".....la garanzia di cui all'articolo 5 è limitata a quelle obbligazioni assunte dall'armatore a mezzo del raccomandatario, quale rappresentate, escludendosi pertanto che il raccomandatario possa assumere obbligazioni personali verso terzi"*. (Pretore di Genova 25 gennaio 1988, in dir. mar. 1988, pag. 863). Dunque, in sostanza, il raccomandatario marittimo potrà essere chiamato a rispondere, in solido, con l'armatore solamente qualora l'obbligazione sia stata assunta e gestita suo tramite (e lo stesso sia stato messo al corrente degli importi dovuti ai fini del reperimento della disponibilità sul territorio italiano), senza alcun coinvolgimento diretto o indiretto da parte dell'agente locale.

Regime IVA dei contratti di coassicurazione



dott. Giambattista Poggi
Studio Commercialista Poggi & Associati
gb@studiogbpoggi.it

Con sentenza n. 5885 depositata l'8 marzo 2017 la Corte di Cassazione si è nuovamente pronunciata su una questione molto dibattuta in ambito assicurativo, riguardante il regime IVA applicabile alle commissioni di delega. Già in precedenza, con sentenza n. 22429 del 4 novembre 2016 la stessa Corte si era già espressa in merito. Le due sentenze sono intervenute nel contesto di un **contenzioso generatosi nel tempo tra l'Agenzia delle Entrate e le compagnie assicuratrici circa il riconoscimento del regime di esenzione IVA spettante alle commissioni di delega** percepite dalla compagnia delegataria che, **per conto delle imprese di assicurazione, svolge una serie di operazioni di interesse comune nell'ambito dei contratti di coassicurazione**. Nel caso specifico, la *vexata quaestio* riguarda la **corretta qualificazione delle prestazioni rese dal soggetto delegatario**. Secondo l'interpretazione dell'Agenzia delle Entrate **detti servizi sarebbero da considerarsi come operazioni autonome rispetto all'ordinaria attività assicurativa e, come tali, non esenti ma imponibili ai sensi dell'art. 3, comma 1, D.P.R. 633/1972**. Procediamo ripercorrendo i punti salienti della predetta più recente sentenza della Corte Suprema a sostanziale conferma della precedente. La società delegataria ricorrente impugnava la sentenza della CTR della Liguria che, in accoglimento dell'appello dell'Ufficio confermava integralmente l'avviso di accertamento recante i seguenti rilievi ai fini IVA: a) **omessa fatturazione delle spese per consulenze esterne sostenute dalla Società in qualità di coassicuratrice delegataria, riaddebitate pro-quota alle altre imprese coassicuratrici deleganti**; b) **omessa fatturazione dei diritti di liquidazione analogamente riaddebitati alle imprese coassicuratrici deleganti**. In realtà l'accertamento aveva ad oggetto anche altro rilievo ai fini IVA e numero cinque

rilevi ai fini delle imposte Ires e Irap, non riguardanti però il tema trattato inerente il regime IVA dei contratti di coassicurazione. Con la sentenza impugnata, i giudici di secondo grado aderiscono alla posizione dell'Ufficio secondo cui tra la Società e le imprese di coassicurazione sussisterebbe un **autonomo rapporto di mandato senza rappresentanza**. Da questa preliminare e fondamentale considerazione ne conseguirebbe che il **riaddebito delle spese esterne e dei diritti di liquidazione dalla Società alle altre compagnie coassicuratrici costituirebbe un corrispettivo imponibile ai fini IVA dell'attività di mandato; il riaddebito non potrebbe quindi avvenire in regime di esenzione ex art. 10, comma 1, n. 2, D.P.R. n. 633/72 previsto per le operazioni di assicurazione, di riassicurazione (e di vitalizio)**. Secondo la sentenza appellata, l'attività di gestione dei sinistri da parte della coassicuratrice delegataria **non verrebbe "attratta nell'orbita di esenzione da Iva del rapporto principale tra assicuratore ed assicurato, rispetto al quale essa assumerebbe, invece, una natura autonoma"**. La Corte di Cassazione ritiene, invece, che la **compagnia delegataria possa essere ritenuta titolare di un effettivo potere di rappresentanza delle altre imprese coassicuratrici** in base agli atti depositati in sede di ricorso introduttivo: **"polizze assicurative recanti sia la clausola di riparto del rischio con indicazione del nominativo delle altre imprese assicuratrici, sia la clausola di delega con cui le imprese assicuratrici si impegnano a riconoscere come valide ed efficaci nei propri confronti gli atti di gestione compiuti dalla Società delegataria per conto comune"**. Sulla base della predetta documentazione la Corte ha ritenuto che la delegataria sia **sempre stata dotata del potere di rappresentare le imprese coassicuratrici conferenti il mandato a gestire il contratto di coassicurazione**, con la conseguenza che essendo la società legittimata in qualità di delegataria ad impegnare direttamente le altre società coassicuratrici **"le prestazioni da essa rese in tale qualità inerebbero al rapporto di assicurazione e, dunque, sarebbero esenti da IVA"** (ex art. 10, comma 1, n. 2, trattandosi di operazioni di assicurazione, ovvero esenti ex art. 10, comma 1, n. 9, stesso decreto

per le operazioni di mandato relative a dette operazioni). La sentenza impugnata afferma per contro che se, come nella fattispecie, **il rapporto che si instaura tra mandataria (delegataria) e la mandante (coassicuratrice) si configura come mandato senza rappresentanza, il riaddebito delle spese anticipate non può essere escluso dalla base imponibile ai fini IVA, mantenendosi nel "passaggio" delle spese lo stesso regime di imponibilità delle prestazioni rese in origine dai professionisti alla mandataria**. La conseguenza è che, in tal caso, i riaddebiti di dette spese si dovranno necessariamente considerare come corrispettivo imponibile. La Corte rileva, peraltro, come i giudici di secondo grado **non siano entrati nel merito delle caratteristiche del rapporto giuridico instaurato tra le parti**; ancorché ne avessero evidenziato l'essenzialità per comprenderne gli effetti ai fini civilistici e fiscali non hanno espresso una propria valutazione in merito ai documenti prodotti dalla Società. **Ad avviso della Corte ricorre quindi il vizio denunciato dalla ricorrente di omessa o comunque insufficiente motivazione in relazione al punto fondamentale della natura del rapporto instaurato tra le parti**. I giudici omettono, infatti, di esprimere la propria motivazione circa un fatto controverso e decisivo per il giudizio in relazione all'art. 360 c.p.c., n. 5, ovvero **circa l'idoneità dei documenti allegati al ricorso introduttivo della delegataria "a dimostrare che la clausola di delega era inserita in tutti i contratti di coassicurazione stipulati da tale società e, dunque, era sottoscritta anche dall'assicurato**, con la conseguenza che il rapporto giuridico scaturente da tale clausola riguardava anche quest'ultimo" evidenziando come l'accertamento di tale fatto sia decisivo, dato che **"ove fosse provato che il rapporto giuridico scaturente dalla clausola di delega è inglobato in quello più ampio scaturente dal rapporto assicurativo, il trattamento fiscale delle operazioni effettuate nell'adempimento di tale clausola sarebbe quello delle operazioni di assicurazione"**, con conseguente applicazione del regime di esenzione ai fini IVA. Secondo i giudici di secondo grado, invece, i diritti di liquidazione che le società di assicurazione, addebitano alle coassicuratrici con importo forfetario costituiscono **"in realtà un compenso per**

la prestazione resa che non può essere considerato parte dell'indennizzo (essendo estraneo all'assicurato)" sostenendo come **il rapporto delegataria/coassicuratrice assunta, quindi, una propria autonomia rispetto al rapporto assicuratore/assicurato**, ovvero che l'attività di gestione del sinistro non possa considerarsi "attratta e inglobata nel rapporto principale ed assunta invece una natura autonoma". La Corte di Cassazione rileva come i giudici di merito non motivino affatto tali conclusioni non entrando nel merito delle specifiche caratteristiche dei rapporti negoziali instaurati e dei documenti prodotti dalla delegataria tesi a dimostrare che la clausola di delega **"essendo parte integrante ed indefettibile dei contratti di coassicurazione" era sottoscritta anche dall'assicurato, a comprova dell'unitarietà del rapporto**. Da considerare, altresì, un ulteriore motivo di contestazione della sentenza di merito in contestazione della violazione e falsa applicazione oltreché della normativa di diritto fiscale e sostanziale interna (con riferimento anche a numerosi disposizioni del codice civile), dell'art. 13, parte B, della Sesta direttiva IVA del Consiglio 17 maggio 1977, 77/388/CEE e art. 135, comma 1, della direttiva del Consiglio del 28 novembre 2006, n. 2006/112/CE, avendo posto il seguente ulteriore quesito se "a fronte di un contratto di coassicurazione in relazione al quale la coassicuratrice delegataria riceva un compenso per l'attività di gestione del contratto, consistente in particolare nell'accertamento del sinistro e nella liquidazione dell'indennizzo spettante all'assicurato anche per conto delle altre compagnie assicuratrici, violi e falsamente applichi il D.P.R. n. 633, art. 10, comma 1, n. 2), la sentenza della CTR che affermi l'imponibilità IVA dei compensi così percepiti dalla coassicuratrice delegataria, anziché ritenerli esenti da IVA ai sensi della predetta disposizione in quanto le attività svolte dalla delegataria rientrano a pieno titolo tra le operazioni di assicurazione". Sulla base delle predette argomentazioni, la Corte di Cassazione ha, quindi,

trasmesso gli atti al giudice di rinvio, il quale dovrà esprimersi sulla motivazione ritenuta mancante con principale riferimento alla specifica configurazione dei rapporti contrattuali ricorrenti nella fattispecie concreta, tenendo conto sia dei principi contenuti nella citata Direttiva 2006/112/CE, sia della giurisprudenza comunitaria **in base ai quali può concludersi che, ai fini dell'assoggettabilità delle operazioni di coassicurazione al regime di esenzione IVA, occorre accertare se la società coassicuratrice delegataria che gestisce la liquidazione dei sinistri sia anche parte del rapporto in essere con l'assicurato**, per avere ad esempio assunto obbligazioni contrattuali nei suoi confronti sotto il profilo della garanzia della copertura del rischio, sia pure secondo le caratteristiche proprie della coassicurazione, che prevedono una gestione frazionata del rischio con altre imprese assicuratrici.

Pausa caffè... allontanamento o abbandono del posto di lavoro?



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

Con la recentissima sentenza n. 856 del 16 gennaio 2017 la Corte di Cassazione è ritornata su una questione già oggetto di altre precedenti pronunce di legittimità in tema di abbandono/allontanamento del posto di lavoro, segnando, forse definitivamente, i confini tra l'una e l'altra fattispecie. In materia, infatti, negli ultimi anni, si sono susseguiti numerosi arresti della Corte di Cassazione ma la diversità delle conclusioni rassegnate di volta in volta ha, di fatto, determinato un inevitabile contrasto giurisprudenziale. Senza andare troppo lontano, infatti, nel 2012 la Corte di Cassazione, prendendo le mosse

dalla condotta di un dipendente allontanatosi per consumare un caffè, si è soffermata sulla distinzione tra abbandono ed allontanamento dal posto di lavoro (sentenza n. 4509/2012) ritenendo abbandono l'ipotesi dell'allontanamento improvviso e non comunicato per l'intera durata del turno di servizio, indipendentemente dal profilo soggettivo e, quindi, dalla volontarietà dell'atto. Conseguentemente la pausa caffè, caratterizzata, per comune definizione, da una breve interruzione della prestazione lavorativa, non era idonea a determinare il licenziamento del lavoratore. La linea di demarcazione tra l'abbandono e l'allontanamento, pertanto, era stata individuata nella durata della condotta tenuta che, per integrare l'ipotesi dell'abbandono, avrebbe dovuto estendersi fino alla fine del turno. Diversamente ovvero nell'ipotesi di breve durata, la condotta avrebbe dovuto essere, invece, ricondotta nell'egida del mero allontanamento. La distinzione, naturalmente, non era e non è di poco conto, laddove, come noto, nella contrattazione collettiva e secondo gli insegnamenti forniti dalla giurisprudenza, il solo allontanamento dal posto di lavoro determina o può determinare l'applicazione di una sanzione di tipo conservativo, l'abbandono, incidendo, per la sua significatività, negativamente sul profilo della violazione del vincolo fiduciario, legittima, invece, l'applicazione di sanzioni espulsive. All'inizio dell'anno 2016 la Cassazione è ritornata sul punto e, nel ribadire la predetta delineata distinzione basata sulla definitività del distacco dal posto di lavoro, ha attribuito, in aggiunta a quanto sopra, pari rilievo giuridico, evidentemente attraverso una valutazione *ex post*, anche alla verifica delle effettive conseguenze derivanti dalla condotta tenuta dal lavoratore. Nella specie, infatti, la Corte ha confermato la sentenza di merito che aveva annullato il licenziamento disciplinare irrogato nei confronti di un lavoratore, non avendo ravvisato nella condotta tenuta dallo stesso un abbandono del posto di lavoro, per l'esiguità temporale dell'allontanamento e della mancanza, come detto, di conseguenze di sorta in ordine alla funzionalità del servizio (Cass. 10015/2016). In questo quadro, pertanto,

la sentenza in commento, che ha confermato la lineare motivazione contenuta nella sentenza n. 15444/2016, si pone come una vera e propria svolta ermeneutica rispetto ai precedenti formati in materia, laddove la condotta del lavoratore che si allontana, *rectius*: abbandona il posto di lavoro viene guardata e, quindi, valutata da tutt'altra angolazione. Anche detta vicenda sottoposta al vaglio della Cassazione prende le mosse dal comportamento di un lavoratore allontanatosi dal proprio posto di lavoro, durante le ore di servizio, per soli 5 minuti. Ebbene la Corte, nel confermare il licenziamento comminato dal datore di lavoro, ha precisato, stigmatizzando il proprio ragionamento, che la fattispecie dell'abbandono del posto di lavoro è tale se presenta una duplice connotazione, sia da un punto di vista soggettivo che oggettivo: sotto il profilo oggettivo rileva, infatti, l'intensità dell'inadempimento agli obblighi di sorveglianza, dovendosi l'abbandono identificare nel totale distacco dal bene da proteggere. La durata nel tempo della condotta contestata deve, tuttavia, essere apprezzata non già in senso assoluto ma in relazione alla sua possibilità di incidere sulle esigenze del servizio dovendosi invece escludere che l'abbandono richieda una durata protratta per l'intero orario residuo del turno di servizio svolto. Tale apprezzamento poi deve essere compiuto con un giudizio *ex ante*, relativo al momento dell'inadempimento e non già *ex post*, alla luce del concreto verificarsi dei fatti, che resta del tutto estraneo alla sfera di intervento e controllo del dipendente. I giudici di legittimità, pertanto, non hanno condiviso il ragionamento basato sul mancato verificarsi in concreto di un danno. Sotto il profilo soggettivo, invece, l'abbandono richiede un elemento volontaristico consistente nella semplice coscienza e volontà della condotta di abbandono, indipendentemente dalle finalità perseguite. La gravità della mancanza, quindi, viene apprezzata anche in relazione all'assenza breve senza valutare in concreto la intensità del pregiudizio potenziale (Cass. 856/2017 conferma sentenza Cass. 15441/2016). In senso diametralmente opposto a quello fino ad oggi seguito dalla prevalente

giurisprudenza, dunque, i giudici di legittimità hanno sancito i seguenti principi di diritto: (i) ai fini della rilevanza disciplinare dell'abbandono non assume alcuna rilevanza la durata più o meno lunga della condotta ascritta; (ii) la valutazione del pregiudizio arrecato alle esigenze aziendali va fatto *ex ante* e non *ex post*; (iii) non assume rilevanza il mancato concreto verificarsi di un danno; (iv) è sufficiente la semplice volontarietà della condotta tenuta. Alla luce dei chiarimenti offerti dalla Corte, pertanto, oggi anche una pausa caffè può determinare l'immediata, legittima, perdita del proprio lavoro...

Pesatura dei Container: attuazione delle nuove disposizioni della Convenzione Solas '74



avv. Chiara Raggi
Studio Legale Mordiglia
Chiara.Raggi@mordiglia.it

Come noto, dal 1° Luglio 2016 sono in vigore le nuove disposizioni previste dalla Convenzione internazionale SOLAS 74, che il Comando Generale delle Capitanerie di Porto ha recepito con DD N. 447/2016 (*"Linee guida relative alla massa lorda verificata del contenitore"*), approvate dall'IMO con la risoluzione MSC.1/circ. 1475) e la circolare SG n. 125/2016, relativa all'acquisizione del dato sulla "massa lorda del container verificata" – VGM (Verified Gross Mass). Le nuove disposizioni sono state introdotte – lo ricordiamo – per la salvaguardia dell'incolumità dei lavoratori portuali, purtroppo spesso coinvolti in incidenti, anche mortali, a causa di un'errata corrispondenza del peso della merce indicato in polizza di carico rispetto a quello effettivo, nonché per consentire una corretta valutazione dei pesi a bordo e quindi della stabilità della nave. Nelle circolari era stato previsto un periodo transitorio – dal 1 luglio 2016 al 30 giugno 2017 – durante il quale, in deroga al principio generale,

potevano essere utilizzati anche strumenti per operazioni di pesa ritenuti non regolamentari dalla normativa internazionale Solas. Recentemente il Comando Centrale è intervenuto nuovamente con la circolare 133/2017 del 5 giugno 2017, definendo le regole per la pesatura dei container entrate in vigore il 1° luglio 2017. La circolare SG n. 125/2016 del 31 maggio 2016 è stata contestualmente abrogata e il suo contenuto è stato parzialmente trasportato nella nuova circolare. La circolare prescrive solo due sistemi di pesatura per ottenere il certificato VGM: un primo metodo ("Metodo 1"), con pesatura del veicolo più il container a vuoto e a carico, ed un secondo metodo ("Metodo 2"), con pesatura dei singoli colli, più materiali di rizzaggio e imballaggio, nonché la tara del container. I metodi di pesatura devono essere certificati e approvati dall'autorità dello Stato in cui l'imballo e la sigillatura dei contenitori viene completata, e tale certificazione può riguardare sia la procedura di pesatura sia la parte che vi procede. In proposito, relativamente alle rilevazioni della VGM con il secondo metodo, la circolare rammenta che è consentito solo agli operatori aventi lo status di AEO (Operatore Economico Autorizzato previsto dal Codice Doganale Unionale in vigore dal 1 maggio 2016), ovvero aventi un Sistema di gestione per la Qualità conforme alla normativa UNI/EN/ISO 9001 o ISO 28000. Tali requisiti dovranno essere forniti tramite invio della certificazione e della visura camerale alle Capitanerie. Viene inoltre riconfermata, in sede di controllo, una tolleranza del $\pm 3\%$ tra la VGM dichiarata e quella derivante dal controllo. Con l'esigenza di procedere, pur nella massima chiarezza dei rispettivi ruoli e responsabilità, in una proficua e continuativa collaborazione tra le imprese industriali esportatrici e le imprese della filiera logistica maggiormente coinvolte in questa problematica fase di avvio (anche per le oggettive difficoltà operative che la nuova disciplina produrrà ad entrambe le categorie, indipendentemente dalla loro volontà e dalla loro efficienza), con un recente nota Confindustria ha fornito alcune indicazioni utili agli operatori per l'applicazione della nuova disciplina, sulla base dei seguenti elementi: (i) l'individuazione dello shipper, cioè il soggetto tenuto a effettuare e dichiarare

la VGM, direttamente o delegando terzi, è data dalla definizione prevista dall'articolo 2.1.12 delle Guidelines IMO, ossia: "Shipper means a legal entity or person named on the bill of lading or sea waybill or equivalent multimodal document (e.g. "through" bill of lading) as shipper and/or who (or whose name or on whose behalf) a contract of carriage has been concluded with a shipping company";

(ii) in caso di FCL – Full Container Loaded (container completo, chiuso e sigillato dal venditore/esportatore) operato in forme contrattuali diverse da quelle con resa Ex Works (Franco Fabbrica) o FCA (Free Carrier o Franco Vettore), l'adempimento della VGM compete al venditore/esportatore, che in tali forme è individuabile come shipper e potrà adempiere direttamente o con delega a terzi; (iii) in caso di FCL con resa Ex Works o FCA, il venditore/esportatore è estraneo al contratto del trasporto e non è tenuto a dichiarare la VGM né a dare alcuna indicazione allo spedizioniere circa la determinazione della stessa e l'attribuzione dei relativi costi.

(iv) L'adempimento della VGM (con il Metodo delle Guidelines IMO) compete esclusivamente alle parti contraenti il contratto di trasporto – cioè in polizza di carico (Bill of Lading) o in altro documento di trasporto previsto dalle suddette Guidelines IMO (sea waybill or equivalent multimodal document) – o a eventuali soggetti da esse incaricati, salvo che il venditore/esportatore figuri per sua espressa volontà come shipper nel contratto di trasporto (polizza di carico ecc.); (v) nel caso di spedizioni a groupage/LCL (less than container load) non può esistere una VGM del singolo collo di merce; il venditore/esportatore è tenuto a indicare nei documenti di carico il peso del collo di merce conferito, fermo restando l'onere dell'adempimento della VGM del container completo in capo al consolidatore (con il Metodo 2 o con il Metodo 1 delle Guidelines IMO); (vi) gli eventuali obblighi (e conseguenti oneri) derivanti dalla pesatura ai fini della VGM – chiarito il quadro nei termini sopra esposti – restano comunque nella libertà contrattuale delle parti commerciali e logistiche interessate, le quali si regoleranno nel modo che riterranno reciprocamente più opportuno e conveniente e sulla base della massima

collaborazione possibile per gestire questa fase di avvio, anche nella prospettiva della successiva fase a regime. Dal 1° luglio 2017 lo shipper deve anche fornire sufficientemente in anticipo al comandante della nave (o a un suo rappresentante) e al terminalista uno "shipping document" che contenga il valore della VGM, al fine di consentire l'elaborazione del piano di stivaggio. Lo shipper, è da identificarsi nel soggetto giuridico così qualificato nella Polizza di carico marittima o nella lettera di vettura marittima (altrimenti conosciuta con i termini inglesi di Sea Way Bill o Express Bill of lading or non negotiable way bill) oppure in altro documento di trasporto multimodale (Through bill of lading, port to port or combined transport bill of lading, combined for shipment bill of lading, multimodal transport bill of lading) e/o il soggetto nel cui nome o per conto del quale è stato stipulato un contratto di trasporto con il vettore marittimo. Lo shipping document dovrà inoltre contenere necessariamente i dati

previsti al par. 3.1 della circolare, vale a dire, oltre alla VGM, il numero del contenitore, il nome, il telefono o indirizzo email dello shipper, oppure il nome della persona eventualmente autorizzata a firmare il documento per conto dello shipper, il metodo di pesatura, matricola della pesa (in caso di metodo 1), data, luogo e firma. In particolare, la circolare contiene in allegato un modello di shipping document il cui utilizzo non è obbligatorio ma suggerito dal Comando delle Capitanerie. La circolare indica, infine, che le cosiddette Bindelle di pesatura non saranno considerate come "shipping document" a fini dell'imbarco del contenitore. I contenitori muniti di VGM, imbarcati su una nave e da questa sbarcati per transhipment, non dovranno essere nuovamente pesati purché il terminalista riceva dal vettore marittimo il dato VGM, per il successivo imbarco. Quanto alle sanzioni previste, salvo che il fatto non costituisca specifico o più grave

reato, ogni riscontrata mendacità nei dati riportati nello shipping document (dichiarazione VGM) potrà essere considerata, qualora se ne verificano le condizioni, elemento penalmente rilevante a carico dello shipper ai sensi dell'articolo 483 del codice penale, mentre, nel caso lo shipping document sia stato compilato solo parzialmente ma contenga comunque il dato VGM potrà trovare applicazione il disposto dall'art. 1231 cod. nav.. Si ricorda infine che la Circolare si applica ai contenitori trasportati su unità "impiegate in viaggi internazionali, ad eccezione dei contenitori imbarcati su navi di tipo Ro/Ro, impiegate in brevi viaggi internazionali, e nel solo caso in cui gli stessi siano trasportati su rotabili", mentre non si applica alle navi Ro/Ro, siano esse da carico che passeggeri, impiegate in brevi viaggi internazionali e alle navi impiegate in viaggi nazionali.



INDEX

dr. Felice Rubinacci <i>Studio Legale BBC Legal</i>		
Avv. Simona Coppola <i>Studio Legale Garbarino Vergani</i>	Cyber Risks: risposta del mercato assicurativo	1
avv. Daniela D'Alauro <i>Studio Legale Turci</i>	Chiarimenti sulla composizione amichevole delle controversie con la Dogana	9
avv. Francesca D'Orsi <i>Studio Legale D'Orsi</i>	Estratto dal Diritto dei Trasporti	2
avv. Daniela Aresu <i>Studio Legale Aresu</i>		
avv. Massimiliano Grimaldi <i>Grimaldi Studio Legale</i>		
avv. Claudio Perrella <i>Studio Legale LS LexJus Sinacta</i>	Il danno da risoluzione per inadempimento di charter-party. La Supreme Court inglese decide nel caso "The New Flamenco"	4
avv. Fabio Pieroni <i>Studio Legale Siccardi Bregante & C.</i>	Il caso Alexandra I / Ever Smart	7
dr. Gianbattista Poggi <i>Studio Poggi & Associati</i>	Regime IVA dei contratti di coassicurazione	13
avv. Barbara Pozzolo <i>Studio Legale Pozzolo</i>	La Corte di Giustizia UE sulla mediazione	11
avv. Chiara Raggi <i>Studio Legale Mordiglia</i>	Pesatura dei Container: attuazione delle nuove disposizioni della Convenzione Solas 74	16
avv. Giancarlo Soave <i>Studio Legale Soave</i>	Problemi pratici per il raccomandatario di nave straniera	12
avv. Andrea Tracci <i>Studio Legale TDP</i>	Aggiornamenti giurisprudenziali in tema di azione diretta ex art. 7-ter dlgs 286/2005	3
avv. Cecilia Vernetti <i>Studio Legale Camera Vernetti</i>	Surroga assicurativa e cessione del credito	7
avv. Guglielmo Camera <i>Studio Legale Camera Vernetti</i>		
avv. Margherita Pace <i>Studio Legale TDP</i>	Il trasporto ferroviario e l'inquinamento acustico - parte seconda Sentenza Corte Di Cassazione 7 ottobre 2016 n. 20198	5
avv. Serena Giovidelli <i>Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis</i>	Pausa caffè... allontanamento o abbandono del posto di lavoro?	15

LexTrasporti

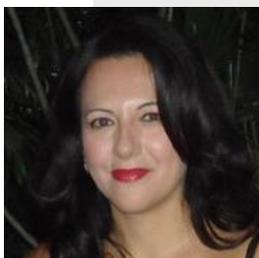
mensile di divulgazione del diritto dei trasporti - indipendente a diffusione gratuita
www.lextrasporti.it - info@lextrasporti.com Sede e Redazione: Via Bacigalupo 4/19 16122 - Genova
 Registrata presso il Tribunale di Genova - codice ISSN 2284-4627
 Editore e Direttore responsabile: Luca Florenzano



dr. Luca Florenzano
direttore responsabile di LexTrasporti
Cell. 333 333342 - luca@florenzano.it



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



avv. Daniela Aresu
Studio Legale Aresu
Via Roma 69 09124 Cagliari
Tel.070.654169 Fax 070.6401358
danielaaresu@tiscali.it
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



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
danieladalaura@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
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



avv. Claudio Perrella
Studio legale LS LexJus Sinacta
Via D'Azeglio 22 - 40123 Bologna
Tel. 051 232495 Fax 051230407
c.perrella@lslex.com



avv. Margherita Pace
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 0DY
studio.tdp@live.it
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



avv. Barbara Pozzolo
Studio Legale Pozzolo
Via Assarotti 48/1 - 16121 Genova Tel.
010.5958086 Fax 010.5538888
barbarapozzolo@studiolegalepozzolo.it
barbara.pozzolo@ordineavvgenova.it



avv. Chiara Raggi
Studio Legale Mordiglia
 Via xx Settembre 14/17 – 16121 Genova
 Tel.010.586841 - Fax 010.562998
chiara.raggi@mordiglia.it
 PEC chiara.raggi@ordineavvgenova.it



avv. Giancarlo Soave
 Via Goffredo Mameli, 1/2 - 16122 - Genova
 Tel.010.819039 010.819092
 Fax 010.810993
 Cell. +393488121894
avvgiancarlosoave@legassinfo.it
 PEC studiolegalesoave@pec.legassinfo.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
 Pec: 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
<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
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
 Pec gbpoggi@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



Conversazione
 LexTrasporti

19 ottobre 2017

Presso
Centro di Cultura,
Formazione e Attività
Forensi

Genova via XII Ottobre,3

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
 mensile di informazione del settore trasporti
 Indirizzo: c/o Ufficio postale
 Email: info@lextrasporti.com
 Zona Residenza Via Salsolungo 414
 16122 - Genova

ISSN 2284-4827
 Regime press.: Tribunale di Genova
 n. 8071 del 26/01/11
 Edizione 2° sem. 2016
 Luca Florenzano

Milano



Prossimo numero

Italia on Home



VISIT OUR WEBSITE
 WWW.LEXTRASPORTI.COM

Shipping and Insurance

Nuove frontiere:
 nuove esperienze, criticità e prospettive.

BLITZ - CASERTANA in Genova via Via Balbi, 40 - 16126, Genova - Italia

Venerdì, 26 maggio 2016
 dalle ore 15.00 alle 18.00

Il programma di convegno prevede la presentazione di i video di Luca FLORENZANO direttore di "LexTrasporti" ed i seguenti interventi:

Guglielmo CAMERA - Studio legale CAMERA VERNETTI <i>Introduce e modera il convegno</i>	
Gian Paolo RUSSO - CAFIMAR <i>Shipping opportunities in developing countries Le opportunità dello shipping nei paesi emergenti</i>	
Mauro IGUEIRA - CAMBIASO RISSO <i>Shipping and Insurance in Far East Shipping e assicurazione in Far East</i>	
Marco CALABRIA - MARE Marine Expert <i>Challenges of globalized shipping for marine experts Globalizzazione dello shipping e nuove sfide dei periti</i>	
Richard GUNN - Studio Legale REED SMITH <i>The Marine Insurance Act 2015 - an overview of main changes Il Marine Insurance Act 2015 - Uno sguardo ai principali cambiamenti</i>	
Toby STEPHENS - Studio Legale HOLMAN FENWICK WILLAN <i>How and when to calculate a total loss Come e quando calcolare una perdita totale</i>	
Victor FENWICK - Studio INCE & Co <i>A summary of the status of the OW Bunker litigation Lo stato dei procedimenti relativi alla OW Bunker</i>	

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