

LexTrasporti



Direttore Responsabile ed Editore: Luca Florenzano **Vicedirettrici:** Cecilia Vernetti e Daniela D'Alauro **Comitato Scientifico:** Giorgio Berlingieri, Giorgia Boi, PierAngelo Celle, Massimo Deiana, Mauro Ferrando, 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 Gioviodelli, Guglielmo Camera, Simona Coppola, Daniela D'Alauro, Francesca D'Orsi, Massimiliano Grimaldi, Martina Iguera 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

La pesatura dei container alla luce della recente normativa



avv. Simona Coppola

Studio Legale Garbarino Vergani
simonacoppola@garbamar.it



dott.ssa. Denise Tesconi

Studio Legale Garbarino Vergani

La pesatura dei container nei porti è diventato, anche alla luce della recente normativa -decreto dirigenziale 367/2018- un argomento di particolare rilevanza nel settore dei trasporti marittimi e che genera molto dibattito. La necessità di pesare i container prima della loro caricazione a bordo della nave e, quindi, prima che il fatto avvenga il trasporto marittimo, è legata innanzitutto all'esigenza di tutelare il più possibile e al meglio la merce trasportata e, in secondo luogo, all'obiettivo, certamente non trascurabile, di evitare/limitare il verificarsi di incidenti, non solo durante le operazioni di carico/scarico, ma anche durante la navigazione stessa. Come noto, allo scopo di garantire la sicurezza della nave, dei lavoratori addetti alla movimentazione delle merci ed al loro trasporto, del carico e anche del mare, l'International Maritime Organization (IMO) nel 1974 ha adottato la c.d. "Convenzione Solas" ("Safety of Life at Sea"), volta a tutelare la sicurezza della navigazione mercantile, con specifico riguardo alla salvaguardia della vita

umana in mare. Detta Convenzione, che possiamo definire "madre" nella sicurezza marittima, è stata oggetto di vari interventi normativi, essenzialmente mirati all'elaborazione di una disciplina più organica e funzionale e tali modifiche hanno riguardato anche la pesatura dei container. In primo luogo la Risoluzione MSC 380(94) del 21.11.2014, ha modificato la Regola VI/ 2 della Convenzione sancendo per la prima volta un vero e proprio obbligo di verifica della massa lorda dei containers (VGM), prima dello stivaggio a bordo della nave. Strettamente connesso alla Risoluzione di cui sopra è, poi, il successivo Decreto Dirigenziale n. 447 del 5 maggio 2016, avente ad oggetto l' "Approvazione delle linee guida applicative per la determinazione della Massa Lorda Verificata del Contenitore (VGM) ai sensi della Regola VI/2 della Convenzione Solas '74, emendata dalla Risoluzione MSC. 380(94) del 21 novembre 2014". Tale decreto, entrato in vigore il 1° luglio 2016 si applicava 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". Le suddette regole prevedevano l'obbligo per lo Shipper di verificare la massa lorda del container attraverso la pesatura dello stesso già riempito (metodo 1), oppure attraverso la pesatura dei singoli colli da sommare alla massa del container vuoto (metodo 2), nonché l'obbligo di assicurarsi che la quantificazione della massa venisse comunicata prima dell'imbarco e riportata nei documenti di trasporto, in particolare nel c.d. *Shipping document* (dichiarazione dello stesso shipper, che può essere predisposta sia in forma cartacea che informatica). Lo

shipping document inviato al comandante della nave, o ad un suo rappresentante, permette al medesimo di predisporre un piano di stivaggio adeguato alla nave e di evitare rischi da cattivo stivaggio. Secondo quanto previsto dalla norma in parola, in caso di inosservanza dell'obbligo di comunicare il peso del container, è assolutamente vietato procedere all'imbarco del medesimo a bordo della nave. Da ultimo, rileva la Circolare n.133 del 5 giugno 2017, intitolata "Sicurezza della navigazione", la quale sottolinea l'obbligo per lo Shipper di ottenere, documentare e comunicare al vettore la pesatura di un container e fornisce, inoltre, indicazioni tecniche circa gli "strumenti regolamentati" volti a effettuare la pesatura certificata. La più recente normativa, il Decreto dirigenziale 367/2018, intitolato "Approvazione delle linee guida applicative per la determinazione della massa lorda verificata del contenitore ai sensi della regola VI/2 della Convenzione Solas '74, emendata dalla risoluzione MSC. 380(94) del 21 novembre 2014", detta nuove procedure circa la pesatura dei container abrogando il precedente decreto dirigenziale del 2016. Le nuove linee guida riportate nel decreto, si applicano esclusivamente ai container trasportati su navi impiegate in viaggi internazionali e nelle ipotesi in cui gli stessi siano trasportati su rotabili; restano, perciò, esclusi dal campo di applicazione del presente decreto i container trasportati su navi Roll-on/Roll-off in brevi viaggi internazionali e/o nazionali. Tra le novità apportate dalla nuova normativa, si sottolinea l'individuazione di standard nazionali per la pesatura dei container, nonché degli

strumenti tecnici volti a stabilire il peso reale dei container, garantendo così ai vari soggetti coinvolti di operare nel rispetto di parametri di produttività e sicurezza. In particolare il è previsto che il "metodo 2" di pesatura si suddivida in tre fasi: 1) lo spedizioniere determina la pesatura dei colli-carico ("*packages and cargo items*") con strumenti regolamentari; 2) vengono pesati i materiali di rizzaggio e imballaggio ("*securing materials and packing materials*"); 3) si determini la tara del container. La somma dei pesi ottenuti nelle tre fasi rappresenta la massa lorda verificata del container. E' stato inoltre previsto che, caso di controlli, venga stabilita una possibile tolleranza di peso tra quanto dichiarato nello *Shipping document* e quanto rilevato in fase di controllo. Nello specifico, si parla di una percentuale del +/- 5% delle VGM per i container con VGM fino a 10 tonnellate e del +/- 3% per i container la cui VGM supera le 10 tonnellate (il precedente decreto prevedeva, al contrario, un valore di tolleranza per ciascun container, pari al +/- 3% della VGM dichiarata nello *Shipping document*). Importante appare sottolineare il regime sanzionatorio introdotto dalla nuova normativa. In caso di dichiarazione mendace riportata sullo *Shipping document*, lo *Shipper* sarà soggetto a sanzioni penali, ai sensi dell'art 483 c.p. ("falsità ideologica commessa dal privato in atto pubblico", per la quale è prevista la reclusione fino a due anni). In caso di compilazione parziale dello *Shipping document*, invece, troverà applicazione l'art 1231 cod. nav. ("Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione", che prevede l'arresto fino a tre mesi o un'ammenda fino a 206 Euro, salvo che il fatto non costituisca più grave reato), ma solo se si attesta la presenza del dato VGM. Sanzioni sono previste anche per il comandante nel caso in cui imbarchi un container privo di VGM; la sanzione comminata è prevista dall'art 1231 cod. nav., in concorso con gli altri attori, salva l'applicazione dell'infrazione disciplinare di cui all'art. 1215 cod. nav., qualora dall'imbarco di container non pesati risultasse compromessa la navigabilità.

Estratto dal Diritto dei Trasporti



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

Sul numero III del 2017 della rivista Diritto dei Trasporti è pubblicata la nota a sentenza Cassazione Sez. III 28 dicembre 2016 nr. 27193 sulla risarcibilità del lucro cessante per deterioramento del carico e la relativa valutazione equitativa effettuata dal giudice in base al parametro ricavato dalla disposizione dell'art. 516 cod. nav. alcuni interessati agirono in giudizio per ottenere il risarcimento dei danni subiti (per deterioramento e ammanchi) da un carico di patate nel corso del suo trasporto dal Canada al porto di Genova. Convennero in giudizio Eastwind Transport Ltd. (vettore), Eastwind Maritime S.A. (armatrice e proprietaria della motonave), The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd. (garante del vettore e del proprietario della motonave), Clerici Agenti S.r.l. (raccomandataria del vettore e del proprietario della motonave), nonché Island Shipping Ltd. e P.E.I. Produce Company Ltd. (venditrici). La domanda (dopo una prima sentenza annullata in appello, con rimessione degli atti al tribunale) fu accolta dal Tribunale di Genova esclusivamente nei confronti della società venditrice Island Shipping (per la parte del carico di sua pertinenza) e del vettore Eastwind Transport (per la parte di carico di pertinenza della P.E.I. Produce Company Ltd.), nonché del garante del vettore, Britannia Steam Ship. La Corte di Appello di Genova, in parziale riforma della decisione di primo grado, ha dichiarato la esclusiva responsabilità del vettore Eastwind Transport per i danni subiti dall'intero carico, condannandolo al risarcimento dei danni in solido con la garante, Britannia Steam Ship. La questione più interessante affrontata dalla sentenza è quella circa il quantum dell'obbligazione risarcitoria, in particolare per quanto riguarda il risarcimento del lucro cessante.

Come è noto, Il codice civile, non richiama espressamente le due categorie di danno emergente e lucro cessante, limitandosi a precisare all'art. 1223 (Risarcimento del

danno) che "*il risarcimento del danno per l'inadempimento o per il ritardo deve comprendere così la perdita subita dal creditore come il mancato guadagno, in quanto ne siano conseguenza immediata*". La distinzione tra le due componenti del danno è frutto di elaborazione dottrinale, Il danno emergente consiste nella perdita economica che il patrimonio del creditore ha subito per colpa della mancata, inesatta o ritardata prestazione del debitore. Il lucro cessante è, invece, il mancato guadagno che si sarebbe prodotto se l'inadempimento non fosse stato posto in essere. Entrambi i concetti di danno emergente e lucro cessante, rappresentano le due componenti cui si fa comunemente riferimento per fornire la definizione unitaria del danno patrimoniale, ossia la forma di danno ingiusto che colpisce direttamente la sfera economico-patrimoniale del danneggiato. La Cassazione, confermando integralmente l'impianto argomentativo dei giudici di merito, ha ribadito che, la risarcibilità del lucro cessante connesso al deterioramento della merce trasportata non è preclusa dall'art.1696 c.c. (del tutto analoga a quella di cui all'art. 4.5b della Convenzione di Bruxelles) il quale dispone che il danno derivante da perdita o avaria delle cose trasportate si calcola secondo il prezzo corrente di queste nel luogo e nel tempo della riconsegna, collega la liquidazione del danno emergente ad un criterio sicuro ed univoco - con la conseguente esclusione (per tale tipo di danno) di ogni altro diverso criterio, pure astrattamente ammissibile - ma non esclude la risarcibilità, secondo i principi generali di cui all'art. 1223 c.c., dell'eventuale ulteriore danno costituito dal lucro cessante, e cioè dal mancato guadagno che l'avente diritto contava di ritrarre dalle cose trasportate, sempre che esso costituisca conseguenza immediata e diretta dell'inadempimento degli obblighi gravanti sul vettore (cfr. Cass., Sez. 3, Sentenza n. 1589 del 19/09/1970, Rv. 347484; Sez. 3, Sentenza n. 4082 del 26/09/1977, Rv. 387764; Sez. 3, Sentenza n. 5793 del 28/10/1980, Rv. 409619; sostanzialmente nel medesimo senso, più di recente, cfr. Cass., Sez. 3, Sentenza n. 7201 del 10/04/2015, Rv. 635201). Orbene, se il danno emergente può essere quantificato sulla base di un parametro certo e definito previsto dalle

norme (art.1696 c.c. ed art. 4.5b della Convenzione di Bruxelles), risulta sicuramente più difficile quantificare il lucro cessante in quanto si tratta di quantificare il guadagno che, ragionevolmente, il danneggiato poteva sperare di trarre dall'operazione commerciale nel caso in cui l'obbligazione del vettore fosse stata correttamente adempiuta. Il lucro cessante, infatti, è sempre danno futuro, basato sulla valutazione presente del suo probabile verificarsi e quindi nel calcolo (economico) sulla base di una valutazione prospettica. Va da sé che, dal punto di vista dell'onere della prova, si tratta di fornire al Giudice degli elementi che provino l'ammontare del guadagno sperato da parte del danneggiato. Pertanto, il legislatore, per evitare che la difficoltà per il creditore danneggiato di provare l'ammontare del danno, quando è provato che tale danno si sia verificato, vada a vantaggio del debitore inadempiente ha previsto la possibilità per il Giudice di procedere alla liquidazione del danno in forma equitativa. La norma dell'art. 1226 c.c. prevede che *"Se il danno non può essere provato nel suo preciso ammontare, è liquidato dal giudice con valutazione equitativa"*. La valutazione equitativa in parola non è, ovviamente, una valutazione etica, basata sul concetto che ha il giudice del giusto ristoro del danno: è, invece, una valutazione economica, basata sulla considerazione delle situazioni di mercato, del tipo e della natura dell'affare ecc. Nel caso di specie, i giudici di appello, per quantificare la cifra dovuta dal vettore come ristoro per il mancato guadagno che le parti attrici speravano di ottenere dalle cose trasportate, ha fatto riferimento all'art. 516 cod. nav in materia di assicurazioni delle merci il quale stabilisce che, quando il valore assicurabile della merci, in stato sano, al luogo di destinazione ed al tempo della scaricazione, non può essere accertato, il valore assicurabile è dato dal prezzo delle merci nel luogo ed al tempo della caricazione, aumentato del dieci per cento a titolo di profitto sperato, nonché delle spese fino a bordo, del nolo dovuto o anticipato ad ogni evento, del premio e delle spese di assicurazione. La Corte di Appello, facendo ricorso a tale disposizione, ha ritenuto che tale norma possa rappresentare un parametro per ricostruire in via equitativa l'entità del

lucro cessante dovuto dal vettore al danneggiato. La Cassazione dunque sull'eccepta violazione e/o falsa applicazione dell'art. 516 cod. nav., art. 12.2 delle Disposizioni sulla legge in generale, art. 4.5 (b) della Convenzione di Bruxelles del 1924 in materia di polizza di carico e artt. 1223 e 2697 c.c. ha ritenuto il motivo infondato ritenendo corretta la liquidazione del suddetto danno ai sensi dell'art. 1226 c.c., sulla base di un parametro equitativo ricavato dalla disposizione di cui all'art. 516 codice della navigazione. Orbene, se è vero che ricorrendo alla norma dell'art. 516 cod. nav. si limita il limite di discrezionalità conferita al Giudice dalla norma dell'art. 1226 c.c., dall'altro rischia di essere pregiudizievole per gli interessi del danneggiato, il quale, nella valutazione del Giudice in forma equitativa, applicando anche i dati di provenienti dalla comune esperienza, dall'andamento del mercato ecc. Il problema sta nel fatto che, il Giudice, possa ricorrere con troppa facilità all'applicazione in via analogica dell'art. 516 cod. nav che propone di fatto un calcolo aritmetico (aumento del 10% del prezzo delle merci) che rischia di sacrificare un legittimo diritto del creditore- danneggiato ad ottenere, ancorché in via equitativa, il giusto risarcimento del mancato guadagno così come previsto dall'art. 1223 c.c. Un conto è ricorrere in via analogica alla norma dell'art. 516 cod. nav, a fronte della carenza di prova o dell'assoluta indiziarietà e nebulosità della prova circa il mancato guadagno, un altro è quello di ricorrere in via analogica all'applicazione della norma dell'art. 516 cod. nav. per sottrarsi alla difficoltà di valutare equitativamente un danno da mancato guadagno.

Costi minimi, a volte ritornano (2) ...



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

La Corte Costituzionale, con la recente sentenza n. 47 del 2 marzo 2018 (Est. Amato), è tornata sul controverso tema dei "costi minimi" dell'autotrasporto. E' utile ripercorrere, con le stesse parole

della Consulta, la riflessione giuridica che sta alla base e motiva la decisione in esame, per comprenderne alcune delle ragioni, forse meno visibili, che la sorreggono anche in una prospettiva futura, laddove cioè il legislatore dovesse intraprendere eventuali nuove iniziative normative in tal senso. Partiamo dunque dal principio e cioè dall'ordinanza di rimessione. Tutto parte, come già accaduto in passato, dal Tribunale di Lucca, che con ordinanza del 22 febbraio 2017, ha sollevato, in riferimento agli artt. 3 e 41 della Costituzione, la questione di legittimità costituzionale dell'art. 83-bis, commi 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10 e 11, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 (recante *"Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria"*), convertito, con modificazioni, in legge 6 agosto 2008, n. 133, nella parte in cui introduceva una tariffa minima per i trasporti nazionali per conto terzi. Ricorda puntualmente la Consulta che l'art. 83-bis in allora prevedeva che, qualora il contratto di trasporto di merci su strada non fosse stipulato in forma scritta, il corrispettivo minimo dovuto al vettore *"...dovesse essere pari alla somma di due parametri. Un primo parametro era dato dal prodotto del costo chilometrico medio del carburante per il numero dei chilometri percorsi. Il costo medio del carburante era calcolato sulla base di quanto determinato dall'Osservatorio sulle attività di trasporto (...omissis...), di cui all'art. 9 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 (Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore), tenuto conto delle rilevazioni effettuate mensilmente dal Ministero dello sviluppo economico. Un secondo parametro era pari alla quota dei costi di esercizio, diversi dal costo del carburante. Tale quota era calcolata tenendo conto sempre di quanto determinato dall'Osservatorio, a cui spettava, due volte l'anno (entro il quindicesimo giorno di giugno e di dicembre), stabilire la quota percentuale d'incidenza del costo del carburante sul totale dei costi di esercizio"*. Come è noto, il successivo comma 8 stabiliva che, qualora la parte del corrispettivo dovuto al vettore, diversa dai costi di carburante, risultasse

indicata in un importo inferiore a quello dei costi minimi di esercizio, il vettore poteva chiedere al committente il pagamento della differenza. Il tutto con prescrizione quinquennale dal giorno del completamento della prestazione di trasporto. E ricorda ancora la Corte che fino all'adozione delle determinazioni fatte dall'Osservatorio, il comma 10 dell'art. 83-bis prevedeva una disciplina transitoria prevista dal decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5 (recante "Misure urgenti a sostegno dei settori industriali in crisi, nonché disposizioni in materia di produzione lattiera e rateizzazione del debito nel settore lattiero-caseario"), convertito, con modificazioni, in legge 9 aprile 2009, n. 33, che attribuiva al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con riferimento alle diverse tipologie di veicoli e alla percorrenza chilometrica, l'elaborazione e la successiva pubblicazione delle tabelle recanti gli indici sul costo del carburante per chilometro e le relative quote d'incidenza, sulla base dei dati in suo possesso e delle rilevazioni mensili del Ministero dello sviluppo economico sul prezzo medio del gasolio per autotrazione, sentite le associazioni di categoria più rappresentative dei vettori e quelle della committenza. Nel caso di specie il Tribunale di Lucca era chiamato a decidere su richieste tariffarie per trasporti eseguiti negli anni 2010 - 2011, conclusi in forma orale. Ma, come detto, la Curia lucchese già aveva sollevato una questione di legittimità costituzionale dello stesso art. 83-bis, cui la Corte, con l'ordinanza n. 80 del 2015, si era pronunciata restituendo gli atti al giudice *a quo*, richiamando i principi enunciati dalla Corte di giustizia, nonché l'intervenuta abrogazione delle norme in questione, e ciò affinché lo stesso Tribunale di Lucca valutasse se alla luce di tali nuove circostanze persistesse rilevanza della questione di legittimità costituzionale sollevata. Infatti va ricordato che nelle more di tale giudizio di legittimità

costituzionale, era intervenuta la famosa sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 4 settembre 2014 (nelle cause riunite da C-184/3 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13), ove si era affermato che "...l'art. 101 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), come modificato dall'art. 2 del Trattato di Lisbona del 13 dicembre 2007, ratificato dalla legge 2 agosto 2008, n. 130, in combinato disposto con l'art. 4, paragrafo 3, del Trattato sull'Unione europea (TUE), firmato a Maastricht il 7 febbraio 1992, entrato in vigore il 1° novembre 1993, osta ad una normativa nazionale in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto non può essere inferiore a costi minimi di esercizio, determinati da un organismo composto principalmente da rappresentanti degli operatori economici interessati...". Successivamente, dietro tale indicazione europea, entrava in vigore la nota legge 23 dicembre 2014, n. 190, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2015)», che abrogava in toto il sistema delle tariffe minime in questione. Ma il Tribunale toscano – evidentemente insoddisfatto di tale soluzione – riteneva nuovamente giudicabile la questione riprendendo i medesimi argomenti della precedente ordinanza di rimessione, pur ricordando, per l'appunto, che "...la ratio della disciplina censurata andrebbe ravvisata nella volontà del legislatore di garantire agli autotrasportatori, attraverso l'imposizione di un corrispettivo minimo, il recupero dei costi minimi determinati in via amministrativa, inclusi i costi di gestione riferibili alla sicurezza. In tal modo, sarebbero garantite l'efficienza dei mezzi, la capacità psico-fisica degli autisti e, dunque, la sicurezza stradale....Più volte la giurisprudenza comunitaria avrebbe avuto modo di affermare che sono compatibili con le norme comunitarie in materia di libertà di stabilimento e di libertà di prestazioni dei servizi, di libertà di concorrenza e di

trasporti, i provvedimenti legislativi e amministrativi, direttamente riferibili allo Stato membro, che, per ragioni di interesse generale, introducono tariffe minime e/o massime (si richiamano, in particolare, la sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, seconda sezione, del 1° ottobre 1998, Librandi, in causa C-38/97, e la sentenza della Corte di giustizia, sesta sezione, del 5 ottobre 1995, Spediporto, in causa C-96/94). Non potrebbe ritenersi, quindi, che un sistema quale quello in esame, introdotto nell'interesse generale alla sicurezza della circolazione stradale, recante una tariffa minima non stabilita dalle organizzazioni di categoria, si ponga in contrasto con il diritto comunitario". Ma continua l'ordinanza, ciò nonostante, risulterebbe comunque violato il precetto costituzionale e ciò sotto due distinti profili. Il primo (alla luce dell'art. 41 Cost.), poiché non vi sarebbe una ragione giustificabile di compressione dell'autonomia privata ed alterazione della concorrenza in quanto la sicurezza stradale andrebbe comunque garantita non già da costi minimi inderogabili, quanto dal rispetto delle disposizioni del codice della strada e di quelle concernenti la sicurezza sul lavoro (testualmente: "...Un'impresa che non copra i costi di esercizio, così come determinati anche dall'osservanza delle norme sulla sicurezza stradale, sarebbe un'impresa fuori mercato, destinata al fallimento. L'esistenza di tariffe minime, invece, non offrirebbe nessuna garanzia di rispetto delle disposizioni in questione...". E dunque, anche in presenza di norme tariffarie volte a garantire minimi di remunerazione del servizio, non vi sarebbe comunque certezza in ordine al risultato finale in termini di sicurezza stradale. Il secondo (alla luce dell'art 3 Cost.), poiché tali costi minimi realizzerebbero una sorta di "discriminazione a rovescio" rispetto ai trasporti internazionali ed a quelli effettuati in regime di cabotaggio, laddove i noli sarebbero invece lasciati alla piena libera contrattazione tra le parti. Il Tribunale ricorda infine che nella fattispecie al

concreto esame (cioè nella causa da cui è originata la rimessione), non avrebbe avuto incidenza quanto statuito dalla Corte di giustizia con la ricordata sentenza del 4 settembre 2014, concernendo la stessa solo la determinazione dei costi minimi d'esercizio demandata all'Osservatorio sulle attività di autotrasporto. Mentre nel caso di specie si trattava di contratti conclusi tra il 2010 e ottobre 2011, quando l'Osservatorio non era ancora operativo (la prima deliberazione dei costi minimi effettuata dall'Osservatorio è del 2 novembre 2011) e, pertanto, avrebbe trovato applicazione la disciplina transitoria prevista dall'art. 83-bis del d.l. n. 112 del 2008. Disciplina che la successiva ordinanza della Corte di giustizia del 21 giugno 2016 (Salumificio Murru, in causa C-121/16), aveva esplicitamente dichiarato compatibile con i Trattati europei. Per tali motivi, secondo il Tribunale, "...rispetto alla questione decisa con l'ordinanza n. 80 del 2015, i termini resterebbero i medesimi (... e) rimarrebbe attuale la questione di legittimità costituzionale già prospettata, sia pure riferita al regime transitorio". Aggiunge da ultimo il Giudice rimettente che la stessa Corte di giustizia, di fatto, non trovava un nesso tra sicurezza stradale e costi minimi d'esercizio. La Consulta apre quindi sul punto un ragionamento condivisibile, ricordando la necessità di bilanciamento tra l'interesse pubblico alla sicurezza della circolazione stradale e la libertà negoziale delle parti, allo scopo di garantire che il corrispettivo del vettore sia tale da consentire almeno la copertura dei costi minimi di esercizio. Ed individua in tali costi – se determinati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – un ragionevole limite minimo al di sotto del quale il corrispettivo non può scendere, "...perché altrimenti verrebbero compromessi i livelli di sicurezza nella circolazione stradale,

stante la tendenza delle imprese, sotto la spinta concorrenziale, a sfruttare le risorse oltre i limiti compatibili con le esigenze di sicurezza...". E veniamo dunque alla conclusione. Per il Giudice delle leggi, quindi, tale quadro regolatorio (tariffario) inderogabile, perseguirebbe, invece, anch'esso (e dunque in maniera complementare rispetto alle altre disposizioni legislative), l'obiettivo di prevenire la violazione delle regole di sicurezza. Tanto più, ricorda ancora la Consulta (con un richiamo ad una sua risalente giurisprudenza del 1996 in tema di legittimità delle c.d. "tariffa a forcella"), che "... la fissazione in via amministrativa di costi minimi, la cui copertura deve essere garantita dal corrispettivo, non invaderebbe tutto lo spazio negoziale a disposizione delle parti, riguardando solo i costi incompressibili ed essenziali per la sicurezza della circolazione stradale. Rimarrebbero, invece, alla libera contrattazione, e quindi alla concorrenza, tutte le altre voci che incidono sulla determinazione del corrispettivo, ivi compreso il margine di profitto. Si tratterebbe di un regime non assimilabile ad una vera e propria regolazione tariffaria (di cui, anzi costituirebbe il superamento), la cui incidenza sulla libertà negoziale delle parti sarebbe alquanto ridotta ed ampiamente giustificata dalle descritte esigenze di sicurezza, nel pieno rispetto del principio di proporzionalità (...omissis...). Questa Corte aveva (già) sottolineato che un sistema pubblicistico delle tariffe, oltre a realizzare la trasparenza del mercato, è teso a garantire alle imprese un margine di utile, evitando situazioni di concorrenza sleale (...omissis...) Pertanto, si rientrerebbe nell'ambito di quell'utilità sociale che, ai sensi dell'art. 41 Cost., consentirebbe bilanciamenti alla libertà di iniziativa economica privata...". Infine la Consulta ricorda (anch'essa) come la stessa Corte di Giustizia avesse più volte affermato la compatibilità del sistema tariffario dell'autotrasporto di merci con

l'ordinamento comunitario, da ultimo proprio con la ricordata ordinanza del 21 giugno 2016. Quanto al fatto che le tariffe creerebbero situazioni di disparità tra trasporti nazionali e non, la Corte ricorda come il cabotaggio, in particolare, rappresenti una fattispecie del tutto peculiare e differente sul piano soggettivo e oggettivo rispetto a quella disciplinata dalle disposizioni in esame, e quindi non andrebbero in ogni caso ad integrarsi profili di violazione del principio di eguaglianza. Veniamo quindi al dato decisivo. La Consulta ritiene non fondata la questione di legittimità costituzionale dell'art. 83-bis, commi 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10 e 11, del d.l. n. 112 del 2008, nel testo previgente, sollevata dal Tribunale di Lucca nè in riferimento all'art. 41 Cost., né in riferimento all'art. 3 Cost. e così motiva: "(...omissis...) Sebbene sia evidente che la sicurezza stradale trovi più diretta tutela nelle disposizioni in materia di circolazione e nelle relative sanzioni, non appare irragionevole né arbitrario che il legislatore persegua tale obiettivo anche con strumenti "indiretti", attraverso un sistema tariffario che eviti un'attività d'impresa che potrebbe portare all'adozione di comportamenti poco compatibili con la sicurezza stradale...". Come si vede, dunque, al di là dei riflessi pratici sulla causa pendente a Lucca, questa pronuncia finisce proprio col rimuovere quegli elementi giuridici ostativi ad una eventuale riproposizione dell'art. 83-bis, o di altre norme equivalenti, o ad esso assimilabili, sotto il profilo tariffario. Questa, in sostanza, appare la (vera) portata innovatrice, sopra accennata, anche se per taluni forse meno visibile, di una tale decisione.

Lex Trasporti

CONVERSAZIONI SULLA DISCIPLINA DEI TRASPORTI

Cantieri Navali

aspetti giuridici, opportunità, criticità, esperienze nazionali ed internazionali.

presso **RESIDENZA DELLE PESCHIERE** in Genova via Parini,5 - 16145, Genova - Italia

giovedì, 8 novembre 2018

dalle ore 15.00 alle 18.00

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

Guglielmo CAMERA - Studio legale CAMERA VERNETTI

introduce e modera il convegno

Lorenzo POLLICARDO

An overview of the yachting industry and Italian market

Dimitri GEORGANTAS - Studio legale Royston Rayzor

Risk transfer under contracts and insurance policies for US Shipyards

Richard GUNN - Studio Legale Reed Smith LLP

That's not what it says!

An analysis of English Law warranties in Shipbuilding contracts

Valerio MULAS - San Giorgio del Porto

The green ship recycling

Alex KEMP - Studio legale HFW

Builder's risk insurance: there when you need it?

Giambattista POGGI - Poggi e Associati

Il regime iva nelle attività di restore, refit e rebuild

la partecipazione è gratuita - alcuni interventi in lingua inglese

Con il patrocinio  WISTA
Italy

La partecipazione è valida con **TRE 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. 3713999731 email info@lextrasporti.com

Legittimazione ad agire nei confronti del vettore in una recente ed innovativa decisione della Cassazione



avv. Claudio Perrella
Studio Legale LS Lexjus Sinacta
c.perrella@lslex.com

La legittimazione ad agire nei confronti del vettore per il risarcimento dei danni alla merce nel corso del trasporto è disciplinata dal codice civile all'art. 1689, che la attribuisce al mittente sino al momento in cui la merce giunge a destinazione o sino a quando il destinatario non ne abbia richiesto la riconsegna (sulla stessa linea la Convenzione CMR per il trasporto internazionale). Per molti anni la giurisprudenza ha avuto (ed in parte ha tutt'ora) un approccio rigido rispetto al testo di legge, orientandosi per una valutazione rigorosa dei presupposti richiesti dall'art. 1698 c.c.: una volta che sia giunta la merce a destino, o che il destinatario ne abbia chiesto la riconsegna, ogni diritto nascente dal contratto di trasporto e dunque anche il diritto a chiedere nei confronti del vettore il risarcimento dei danni occorsi alla merce trasportata, viene trasferito al ricevitore, anche qualora quest'ultimo non abbia di fatto subito alcun danno. Questo approccio imponeva al mittente o all'assicuratore intenzionato ad agire in rivalsa la necessità di ottenere una preventiva cessione dei diritti da parte del destinatario, in tutti i casi in cui la merce era comunque giunta (danneggiata o parzialmente trafugata) a destinazione, o nel caso in cui il destinatario ne avesse chiesto la riconsegna. Sul punto, infatti, va ricordato che la surroga

dell'assicuratore nei diritti dell'assicurato comporta l'acquisto a titolo derivativo di tali diritti; l'assicuratore subentra di fatto nell'identica posizione sostanziale e processuale del danneggiato verso il terzo autore del fatto dannoso. Di conseguenza, indennizzando un soggetto privo di legittimazione ad agire nei confronti del vettore, nella successiva azione di rivalsa la compagnia corre il rischio di una pronuncia che dichiari la carenza di legittimazione attiva, per avere la compagnia corrisposto l'indennizzo in favore di un soggetto non legittimato ad esperire l'azione contro il vettore convenuto. Non sono mancate nel corso del tempo pronunce che hanno cercato di mitigare il rigore di un approccio rigido all'art. 1689 c.c., soprattutto per l'ipotesi in cui si accerti che il destinatario, seppur formalmente legittimato ad agire ai danni del vettore, è di fatto privo di interesse ad agire, essendo il trasporto avvenuto a rischio del mittente-venditore, ed avendo dunque solo quest'ultimo subito concretamente il pregiudizio derivante dall'avaria alle merci. In questo senso negli ultimi anni si è sviluppato un orientamento piuttosto consolidato della Cassazione, fatto progressivamente proprio dalle corti di merito, che attribuisce la legittimazione ad agire nei confronti del vettore al soggetto nella cui sfera patrimoniale il danno si è prodotto. Si veda sul punto, Cass. civ. Sez. III, 01/12/2010, n. 24400 secondo cui: *In tema di contratto di trasporto ed anche nell'ipotesi di vendita con spedizione, la legittimazione a domandare il risarcimento del danno per inesatto adempimento nei confronti del vettore spetta, alternativamente, al destinatario od al mittente, a seconda che i danni abbiano esplicato i loro effetti nella sfera patrimoniale dell'uno o dell'altro.* Si tratta di un approccio che può ritenersi in via di consolidamento, ma che impone comunque all'attore di fornire la prova di aver subito effettivamente il danno derivante dalla perdita o dal danneggiamento della merce. Pertanto, il mittente che agisce nei confronti del vettore, o l'assicuratore surrogatosi nei suoi diritti, sono tenuti a fornire prova che il sinistro ha prodotto i propri effetti nella sfera patrimoniale del mittente stesso.

Nel contesto sopra delineato è interessante la recente pronuncia della Corte di Cassazione (relatore Rossetti) n. 702 del 12 gennaio 2018, in un caso in cui il giudice di primo grado (e sulla stessa linea anche la Corte d'Appello) aveva rigettato la domanda sul presupposto che il mittente non avesse fornito la prova di aver indennizzato il destinatario in seguito alla sottrazione della merce e che quindi fosse stato il mittente stesso a subire la perdita patrimoniale derivante dal furto. L'esibizione delle sole fatture a conferma del valore della merce, senza la produzione delle note di credito a storno delle stesse, aveva indotto i Giudici di merito a ritenere che il mittente non avesse subito alcun danno per effetto del furto occorso. La Cassazione, con la pronuncia in commento, ha invece ritenuto che essendo provato il furto ed essendo altresì provato il valore della merce, non era compito del Giudice di merito *"indagare se il mittente avesse o meno indennizzato il destinatario"*. Nella pronuncia è stato quindi stabilito dalla Suprema Corte il seguente principio di diritto: *"il mittente che domandi al vettore il risarcimento del danno patito in conseguenza della perdita della merce trasportata, ha il solo onere di provare la perdita del carico ed il valore di esso, ma non anche di aver indennizzato il destinatario della merce per il mancato arrivo di questa a destinazione; spetterà invece al vettore, quale onerato della prova del fatto impeditivo della pretesa attorea, dimostrare che il mittente aveva già percepito dal destinatario il prezzo della merce poi andata perduta, e che il destinatario non gliene ha chiesto la restituzione"*. Si tratta di una decisione innovativa, che agevola l'azione del mittente (o dell'assicuratore in rivalsa surrogatosi nei suoi diritti) nei confronti del vettore, esonerandolo dagli oneri probatori legati alla dimostrazione dell'effettivo pregiudizio subito, ma che al contempo pone alcune questioni interpretative. La prima è legata alla configurazione in capo al vettore di un onere probatorio obiettivamente difficile da assolvere, poiché è difficile immaginare che il vettore - estraneo al rapporto tra il mittente e

il destinatario - possa avere la possibilità di dimostrare che il mittente ha già percepito dal destinatario il prezzo della merce andata perduta. La seconda questione è invece legata al rischio di una potenziale duplicazione di azioni/richieste nei confronti del vettore: se si svincola la legittimazione ad agire nei confronti del vettore dalla dimostrazione di aver effettivamente subito un pregiudizio (e quindi dal concetto di interesse ad agire), il vettore potrebbe risarcire il mittente di per sé legittimato dalla sentenza suindicata e successivamente essere convenuto in giudizio dal destinatario (o dall'assicuratore surrogatosi nei diritti di questo) che ha subito l'effettiva perdita patrimoniale in seguito al furto occorso e che in base all'orientamento ormai consolidato della stessa Cassazione avrebbe comunque legittimazione a richiedere al vettore il ristoro dei danni.

ANSF - 27.12.2017 La circolare contenente l'iter per l'applicazione delle sanzioni in materia di violazione degli obblighi di sicurezza



avv. Margherita Pace
Studio Legale Associato TDP
studio.tdp@live.it

Come noto, il controllo della sicurezza nel sistema ferroviario italiano è regolamentato sia da numerose norme tecniche procedurali che stabiliscono le linee di guida per garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria che, più specificamente, dal Decreto Legislativo 10 agosto 2007 n. 162 (normativa che recepisce la direttiva 2004/49/CE allora emanata al fine di riorganizzare la eterogenea

regolamentazione del mercato europeo dei trasporti su rotaia). Detta normativa ha disciplinato le modalità di accesso al mercato dei servizi ferroviari italiani, con l'obiettivo del mantenimento e del costante miglioramento della sicurezza mediante l'adeguamento e l'armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella comunitaria, la progressiva adozione degli obiettivi e dei metodi comuni di sicurezza e l'individuazione di un organismo nazionale ad essa preposto ossia l'ANSF - Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, e di un organismo investigativo incaricato di effettuare indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti ferroviari. Il 9 agosto 2012 l'ANSF, a sua volta, ha emanato il decreto n. 4/2012 con cui si è completato il processo di riordino delle norme previgenti nonché il loro allineamento alle previsioni delle direttive comunitarie e al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162. Il lavoro di riordino effettuato dall'Agenzia è stato importantissimo per la normativa di settore che precedentemente risultava essere stata emanata da un soggetto che coincideva con l'esercente del servizio e non si preoccupava di operare una distinzione fra principi di sicurezza e procedure operative. La razionalizzazione della materia ha inoltre agevolato gli operatori ferroviari che ora hanno a disposizione una armoniosa collezione di norme cui ispirare la propria attività. Ciò comporta che gli stessi siano oggi maggiormente responsabilizzati nel disciplinare gli aspetti procedurali connessi con le loro imprese e, dall'altro lato, abbiano l'opportunità di una maggiore flessibilità nell'individuare le soluzioni organizzative in maniera coerente con le proprie dimensioni e tipologia di servizi da svolgere. Recentemente, il 27 dicembre 2017, l'Ansf ha emanato la circolare applicativa per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni conseguenti alla violazione delle norme e raccomandazioni in materia ferroviaria, ai sensi dell'art. 18 della legge 122/2016 (recante Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alla UE), nonché alle violazioni

delle disposizioni relative alla certificazione dei macchinisti (art. 26 D.Lgs. n. 247/2010). La competenza dell'Agenzia è relativa a tutto il territorio nazionale comprese le reti ferroviarie regionali e i soggetti destinatari dell'attività sanzionatoria sono i gestori delle infrastrutture, le imprese ferroviarie e tutti gli altri operatori del settore. L'art.18 della legge 122 prevede che laddove siano accertate inosservanze da parte degli operatori ferroviari delle disposizioni adottate dall'ANSF in materia di sicurezza ferroviaria, sia applicata una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 20.000. Le inosservanze da parte degli operatori possono riguardare: la gestione della circolazione ferroviaria, il funzionamento e la manutenzione degli elementi del sistema ferroviario; i requisiti e la qualificazione del personale impiegato in attività di sicurezza della circolazione ferroviaria; i certificati e le autorizzazioni di sicurezza rilasciati a norma degli articoli 14 (certificazione di sicurezza per l'accesso alla struttura) e 15 (conseguimento della autorizzazione) del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162. L'art. 18 prevede, inoltre, una sanzione da € 1000 ad € 4000 qualora vi fosse, da parte dell'operatore, inosservanza degli obblighi di fornire all'Agenzia assistenza tecnica, informazioni o documentazione richiesta, nonché (modifica introdotta dal decreto fiscale 148/2017) una sanzione da € 20.000 ad € 200.000 in caso di mancato adeguamento dei sistemi di sicurezza ferroviaria alle misure emanate dall'ANSF in materia. Così anche l'art. 26 del Decreto legislativo 247 del 2010 prevede sanzioni che vanno da € 1000 ad € 25.000 in caso di accertamento della violazione in ordine al controllo della permanenza dei requisiti di idoneità e relativa certificazione dei macchinisti alla conduzione dei treni. Qualora il comportamento sanzionabile arrechi pregiudizio alla sicurezza del sistema ferroviario, l'ANSF può inoltre adottare le misure cautelari della sospensione totale o parziale dell'efficacia del titolo, o inibire la circolazione dei veicoli o l'utilizzo del personale sino alla cessazione delle condizioni che hanno comportato l'applicazione della misura stessa. L'art. 18 della legge 122 prevede, infine, che l'accertamento delle violazioni e l'irrogazione delle relative sanzioni venga effettuato direttamente dall'ANSF - i cui

operatori in funzione di accertatori rivestono la qualifica di pubblici ufficiali - demandando alla stessa Agenzia e al Ministero dell'interno - Dipartimento della pubblica sicurezza, la stipula di una convenzione per le attività di accertamento delle violazioni e di irrogazione delle relative sanzioni. Conclude l'art. 18: *'Per le procedure conseguenti all'accertamento delle violazioni, le impugnazioni e la tutela giurisdizionale si applicano le disposizioni di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689. A tale fine il direttore dell'ANSF nomina un dirigente competente ad irrogare le sanzioni. Avverso l'accertamento è ammesso il ricorso al direttore dell'ANSF entro trenta giorni dalla contestazione o dalla notifica del provvedimento sanzionatorio. 6. La riscossione delle sanzioni è effettuata ai sensi dell'articolo 27 della legge 24 novembre 1981, n. 689. I proventi delle sanzioni sono devoluti allo Stato'*. Al fine di rendere operativa la norma appena esaminata è stata necessaria l'emanazione di una circolare operativa dell'Agenzia che disciplinasse la fase ispettiva, quella erogativa della sanzione nonché quella di opposizione e di esecuzione. Il 27 dicembre 2017 è stato quindi pubblicato (Registo Ufficiale 00141110) il testo applicativo che richiama sia il dettato dell'art. 18 della legge 122 che l'art.26 del D.lgs 247 specificandone la concreta operatività. Alla circolare in esame, firmata dal Direttore Ing. Amedeo Gargiulo, sono affiancati alcuni allegati tecnici. L'allegato 1 colleziona in tre elenchi le violazioni previste dalle norme ferroviarie e affianca alle stesse la sanzione pecuniaria comminabile e il soggetto direttamente sanzionabile. L'allegato 2 delinea l'iter sanzionatorio e, in particolare, viene descritta una procedura applicativa della sanzione in due tempi entrambi coinvolgenti il soggetto passivo. Al punto 3.1.1. della circolare ed all'allegato 2 art. 1 viene individuato nel Responsabile dell'Ufficio il dirigente competente all'irrogazione delle sanzioni che vengono contestate dal singolo operatore ANFS. Quest'ultimo invia il modello di contestazione di cui all'allegato 3 della circolare al responsabile del settore di appartenenza che - e qui viene svolto un

primo accertamento - se ritiene non vi siano violazioni comunica al soggetto passivo l'archiviazione diretta del procedimento. Qualora lo stesso ritenga, invece, che il soggetto sia sanzionabile procede con la notifica, sia al trasgressore che a coloro che sono eventualmente obbligati in solido, da effettuarsi entro il termine di 90 giorni agli aventi sede in Italia e 360 giorni a quelli all'estero. Nella notifica deve essere indicata la possibilità di inviare all'ANSF scritti difensivi e documentazione entro 30 giorni, nonché la possibilità, in caso di violazioni dell'art. 18 della Legge 2007/162, di ricorrere al Direttore dell'Agenzia. Nella prima ipotesi se il destinatario della sanzione non produce la documentazione difensiva, il Dirigente può inviare un secondo invito e decorsi inutilmente ulteriori 30 gg, ovvero verificata la documentazione laddove ritenga non vi siano giustificativi idonei, può irrogare la sanzione di cui all'allegato 1. Nel secondo caso, ovvero qualora si proceda con il ricorso al Direttore dell'ANSF, quest'ultimo richiede al dirigente responsabile una relazione sul fatto e, esaminata la documentazione, irroga la sanzione o archivia la posizione. Nel caso in cui il ricorso venga rigettato o laddove l'istruttoria si concluda accertando la necessità di irrogazione della sanzione, il dirigente preposto e incaricato dal Direttore emette ordinanza-ingiunzione di pagamento avverso la quale è ammesso ricorso all'autorità giudiziaria ordinaria. La circolare applicativa demanda, ai fini della riscossione, successivi accordi con l'Agenzia delle Entrate. Con la circolare appena esaminata viene, dunque, segnato un ulteriore passo a garantire la sicurezza del sistema ferroviario italiano, a fianco alla normativa sanzionatoria è ora, infatti, anche delineato un chiaro quadro di applicazione sanzionatoria.

La Corte di Appello di Lecce conferma che nella polizza "ANADI" i danni non riparati non sono risarcibili



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

Con la recentissima sentenza 244/2018 la Corte di Appello di Lecce ha confermato il capo della sentenza del Tribunale di Taranto n. 94 del 2.1.2015 con cui era stata respinta la richiesta di indennizzo avanzata dall'assicurato per i danni subiti da un'imbarcazione, sulla base della clausola inclusa nelle condizioni generali di polizza che prevede che nella liquidazione dei danni parziali sono ammesse a risarcimento solo le spese di riparazione effettivamente sostenute. La sentenza di prime cure era stata appellata dall'assicurato che sosteneva che il Tribunale avesse erroneamente interpretato la clausola in questione e non ne avesse riconosciuto la natura vessatoria. La Corte di Appello di Lecce ha respinto tale motivo d'appello, così statuendo: *" Il primo motivo è infondato. Corretta appare la ricostruzione effettuata dal primo giudice circa l'occorso: non essendovi stati né la perdita totale (art. 19 c.g.a.) né l'abbandono (art. 20 c.g.a.), risulta applicabile alla fattispecie l'art. 21 delle condizioni di contratto, che recita: "Nella liquidazione dei danni parziali sono ammesse a risarcimento solo le spese di riparazione sostenute, incluse quelle accessorie rese necessarie dalle riparazioni stesse". L'appellante eccepisce che detta clausola non può essere interpretata letteralmente e, in caso positivo, che la stessa ha carattere vessatorio. La doglianza è priva di pregio. L'interpretazione delle clausole di un contratto di assicurazione in ordine all'estensione e alla portata del rischio assicurato rientra nei compiti istituzionali del giudice di merito e non è sindacabile in sede di legittimità, se*

è sorretta da adeguata e congrua motivazione. Ben s'intende poi come le misure previste come necessarie perché si possa far luogo all'indennizzo, per la stessa natura vincolante della regolamentazione pattizia, debbano essere tassativamente quelle convenute. Dall'analisi del principio emerge che il rischio viene a configurarsi come possibilità dell'assicuratore di dover effettuare la prestazione risarcitoria non solo al verificarsi dell'evento previsto ma, altresì, al concretizzarsi delle specifiche modalità positivamente o negativamente indicate; le misure delle quali si tratta si configurano, pertanto, quali elementi essenziali della fattispecie costitutiva del diritto all'indennizzo, ossia la loro adozione indica il fatto costitutivo del diritto dell'assicurato. Assurgendo dette misure ad elementi costitutivi del diritto all'indennizzo, questo viene "sic ed simpliciter" meno nell'ipotesi del loro mancato puntuale apprestamento. Ne deriva che è onere dell'assicurato – sul quale incombe la dimostrazione del rischio coperto dalla garanzia assicurativa – dimostrare anche la concreta sussistenza delle stesse misure (nella specie, effettuazione delle riparazioni), proprio in quanto elementi costitutivi di quel rischio. La sentenza impugnata, proprio al fine di individuare quale fosse l'oggetto del contratto e cioè il rischio assicurato (e per converso il rischio escluso), ha ritenuto che, per effetto della clausola n. 21, il rischio assicurato fosse quello di riparazioni rese necessarie dai danni parziali subiti dall'imbarcazione. D'altronde, l'indennizzo è una prestazione patrimoniale che vale a compensare un soggetto a seguito di un pregiudizio patito; l'assicurazione è il contratto con cui l'assicuratore, verso pagamento di un premio, si obbliga a rivalere l'assicurato, entro i

limiti convenuti, del danno a esso prodotto da un sinistro (assicurazione contro i danni) ...". Circa l'asserita vessatorietà della clausola di polizza la Corte d'Appello ha così ritenuto: "Non è ravvisabile nell'art. 21 citato una clausola vessatoria. Le clausole vessatorie esprimono un contenuto negoziale che esula dallo schema essenziale o tipico del contratto cui in concreto possono accedere, tant'è che esse sono elencate in forma tipizzata nell'art. 1341, 2° co. come clausole che possono accedere a qualunque contratto e nell'art. 1469 bis come clausole che possono accedere a tutti i contratti aventi ad oggetto la cessione di beni o la prestazione di servizi. L'art. 1905 c.c. [Limiti del risarcimento. [1] L'assicuratore è tenuto a risarcire, nei modi e nei limiti stabiliti dal contratto, il danno sofferto dall'assicurato in conseguenza del sinistro. [2] L'assicuratore risponde del profitto sperato solo se si è espressamente obbligato] costituisce una prima attuazione del più generale principio indennitario, secondo cui il ristoro del danno costituisce il fine e anche il limite naturale dell'obbligazione risarcitoria. Quest'ultima trova la sua precisa determinazione nel contratto. In quanto orientato ad impedire speculazioni rivolte al conseguimento di indebiti vantaggi economici, il principio indennitario viene comunemente considerato norma inderogabile di ordine pubblico." La Corte d'Appello, quindi, ha ritenuto valida la clausola "danni non riparati", in quanto clausola che specifica l'oggetto assicurato, condizionando l'indennizzo all'adozione di particolari misure individuate dalla polizza (i.e. effettuazione delle riparazioni), e ne ha escluso la vessatorietà, trattandosi di clausola attuativa del principio indennitario. La Corte d'Appello nella specie ha invece accolto la doglianza dell'assicurato relativa al mancato indennizzo per "le spese per la rimozione del relitto imposta alle Autorità competenti" ex artt. 14 (rischi assicurati) ultimo comma, e 22 c.g.a., riformando la sentenza sotto tale limitato profilo.

Il caso Maersk Tangier - l'appello -



avv. Fabio Pieroni

Studio Legale Siccardi Bregante
f.pieroni@siccardibregante.it

La sentenza che qui si commenta ha riconsiderato, nel grado di appello promosso dal vettore marittimo, il tema affrontato con la decisione di primo grado annotata nel precedente numero di questa Rivista. Anticipiamo che la vertenza, insorta tra le parti AP MOLLER-MAERSK A/S trading as MAERSK LINE e KYOKUYO LIMITED, è stata decisa in appello con sentenza (consultabile all'indirizzo <http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2018/778.html>) a conferma delle conclusioni già raggiunte dal primo giudice. La domanda del vettore volta a vedere limitata la propria responsabilità sulla base del numero dei contenitori trasportati è stata rigettata. La disputa tra ricevitore e vettore era sorta in relazione al trasporto dalla Spagna al Giappone di filetti di tonno surgelati ed altre parti di tonno surgelate in sacchi. Filetti e sacchi erano stati stivati individualmente e senza alcun confezionamento all'interno di tre contenitori. Il carico era giunto a destino in stato danneggiato (per la ricostruzione del fatto si rimanda alla nota contenuta nel precedente numero di questa Rivista). In primo grado il giudice aveva ritenuto applicabile le Regole dell'Aja Visby nonostante la mancata emissione di polizze di carico (per vari motivi, collegati anche ai ritardi sperimentati all'imbarco, erano state emesse solo waybill) e che, a termini di tale regola uniforme, il termine unità (in relazione alla quale il vettore ha diritto di limitare la propria responsabilità) andava intesa come riferita ai singoli filetti ed ai singoli sacchi e non ai tre contenitori. Sul punto di maggiore interesse (limitazione del debito) il vettore è tornato anche in appello a sostenere che i singoli filetti e sacchi di tonno non costituivano, ciascuno, un'unità nell'accezione intesa dalle Regole

dell'Aja Visby perché non potevano essere caricate alla rinfusa senza confezionamento. La sentenza di appello ha, tuttavia, confermato i principi già posti dal precedente giurisprudenziale a base della soluzione del caso. La Corte in particolare ha preliminarmente confermato che (i) ai fini dell'applicabilità delle Regole dell'Aja Visby, non è richiesta la concreta emissione della polizza di carico essendo sufficiente la previsione

all'interno di ciascun contenitore senza la necessità di descrivere anche come tali pezzi siano stati in concreto confezionati ed in particolare se confezionati unitariamente o meno. L'appello, nel confermare la decisione di primo grado e le interpretazioni applicative con essa affrontate, conferisce ulteriore vigore ad un precedente utile ai fini del calcolo del limite del debito vettoriale in caso di trasporto di merce containerizzata.

stesso venga utilizzato anche come luogo approvato. In primo luogo, viene specificato che, in caso di prima richiesta, competente a ricevere l'istanza e a rilasciare il provvedimento autorizzativo è l'Ufficio delle dogane, nel cui ambito territoriale il richiedente tiene o rende accessibile la contabilità principale ai fini doganali e in cui effettua almeno una parte delle operazioni. Qualora sussistano più Uffici doganali individuabili sulla base di tale criterio, sarà competente l'Ufficio dove vengono svolte il maggior numero di operazioni sotto il profilo sia qualitativo sia quantitativo. Tale Ufficio provvederà quindi a richiedere ed acquisire dagli altri Uffici doganali, nel cui ambito territoriale si collocano luoghi di cui viene chiesta l'approvazione, tutte le informazioni e le relative determinazioni in ordine alla sussistenza o meno dei criteri e dei requisiti prescritti per ciascun luogo interessato. Nel caso in cui il soggetto istante sia un CAD, la struttura competente a ricevere la richiesta di approvazione di luoghi e ad emanare i relativi provvedimenti è la Direzione territoriale che ha rilasciato l'autorizzazione alla costituzione ed all'esercizio del CAD, la quale acquisirà dagli Uffici doganali interessati le relative istruttorie, attestanti gli elementi necessari per procedere all'emanazione del provvedimento. La Direzione territoriale competente procederà quindi al rilascio dell'autorizzazione a seguito dell'esame della documentazione ricevuta. In secondo luogo la Dogana specifica quali sono le modalità di accertamento dei criteri e delle condizioni necessari al rilascio dei provvedimenti autorizzativi per la presentazione delle merci in arrivo nel territorio dell'UE presso luoghi diversi dall'Ufficio doganale. Nel corso dell'istruttoria, il competente Ufficio delle dogane, anche tramite apposito sopralluogo, deve riscontrare che le merci siano presentate dai soggetti previsti dall'art.139 CDU, ossia dalla persona che ha introdotto le merci nel territorio doganale dell'Unione, ovvero dalla persona in nome o per conto della quale agisce il soggetto che ha introdotto le merci in detto territorio o ancora dalla persona che ha assunto la responsabilità del trasporto delle merci dopo la loro introduzione nel territorio doganale dell'Unione. Deve quindi essere riscontrata la sussistenza dei requisiti



della sua emissione a termini del contratto di trasporto. Quanto al tema centrale sottoposto all'attenzione dei giudici di appello questi hanno ritenuto che (ii) i singoli filetti di tonno ed i singoli sacchi contenenti parti di tonno andassero considerati, ciascuno, come un'"unità" a prescindere dal fatto che gli stessi potessero essere trasportati o meno alla rinfusa senza ulteriore confezionamento. L'unico aspetto determinante era il confezionamento unitario o meno dei singoli pezzi: nel primo caso essi avrebbero rappresentato collettivamente un'"unità" ai fini del calcolo del limite del debito vettoriale; in caso contrario ogni singolo pezzo avrebbe rappresentato, ai medesimi fini, un'"unità". Conclusivamente, i giudici di appello hanno ritenuto che il termine "unità" corrispondesse con i singoli filetti e sacchi singolarmente stivati e non con i contenitori utilizzati per il loro trasporto. Infine, quanto all'individuazione del numero delle singole unità, la sentenza, con interpretazione innovativa rispetto ai precedenti giurisprudenziali, ha ritenuto (iii) la sufficienza, a termini delle Regole dell'Aja Visby ed ai fini dell'individuazione del numero di "unità", della sola precisa indicazione, sul documento di trasporto, del numero dei singoli pezzi caricati

Dove presentare le merci alla Dogana?



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

l'art. 139 del Regolamento (UE) n. 952/2013 - Codice Doganale dell'Unione (CDU) prevede che le merci introdotte nel territorio doganale dell'Unione siano presentate in Dogana immediatamente al loro arrivo all'ufficio doganale designato ovvero in altro luogo approvato dalle autorità doganali o nella zona franca. L'Agenzia delle Dogane con la Circolare n. 2/D del 7 febbraio 2018 ha fornito chiarimenti in merito alla presentazione delle merci presso luoghi approvati dalle autorità doganali con particolare riferimento all'individuazione della Struttura territoriale competente al rilascio ed alla gestione dell'autorizzazione, alle modalità di accertamento dei criteri e delle condizioni previsti per il rilascio delle autorizzazioni e alle modalità operative del deposito di temporanea custodia, nel caso in cui lo

prescritti e in particolare: la mancanza di occasionalità dell'utilizzo del luogo, tenendo conto del volume delle operazioni; l'idoneità e la regolarità del titolo legittimante l'utilizzo dell'area deputata alla presentazione delle merci; l'utilizzo del luogo approvato esclusivamente da parte del titolare dell'autorizzazione, che può, tuttavia, avvalersi di un rappresentante per l'espletamento delle formalità doganali; la configurazione del sito - dettagliatamente descritto, anche attraverso un supporto documentale che permetta in maniera chiara e precisa l'individuazione dell'area destinata in via esclusiva e permanente allo stesso operatore economico richiedente - tale da non generare commistioni con merci di altri soggetti e l'idoneità del medesimo a ricevere e movimentare merci con requisiti di sicurezza, tali da garantirne la salvaguardia da possibili intrusioni; la costituzione di idonea garanzia; l'assicurazione su un ordinato svolgimento delle operazioni e la possibilità di effettuare adeguati controlli doganali; a tal fine dovrà essere accertata l'esistenza di sistemi contabili idonei a registrare ed a monitorare la movimentazione della merce; l'utilizzazione dei vigenti istituti doganali nel rispetto delle disposizioni unionali ai fini dell'arrivo delle merci nel luogo approvato. Dopo aver effettuato i predetti accertamenti, l'Ufficio delle dogane (per i CAD la Direzione territoriale competente) rilascia l'autorizzazione.



Nel caso in cui venga richiesta l'approvazione di un luogo da utilizzare esclusivamente per la presentazione delle merci in partenza da vincolare al regime dell'esportazione, in considerazione dei minori rischi correlati a questa fattispecie, la Dogana sottolinea che dovranno essere verificate soltanto le condizioni relative

alla continuità delle operazioni di esportazione presso il luogo, al possesso del titolo giuridico per il suo utilizzo e all'idoneità dello stesso per l'effettuazione dei controlli. Qualora il luogo già approvato ai fini dell'arrivo della merce sia destinato successivamente anche alle operazioni per le merci in partenza, l'autorizzazione già rilasciata è inclusiva rispetto a tale evenienza mediante semplice integrazione nel provvedimento del nuovo utilizzo.

La Struttura competente al rilascio dell'autorizzazione adoterà apposito disciplinare per la regolazione nel dettaglio della gestione dell'autorizzazione o, nel caso in cui siano coinvolti più Uffici delle dogane, in ragione dell'ubicazione dei luoghi autorizzati, ovvero nel caso di CAD, fornirà le indicazioni procedurali di carattere generale atte a garantire l'uniformità nella predisposizione dei disciplinari che saranno redatti a livello locale ed inviati in copia alla Struttura che ha rilasciato l'autorizzazione. Per quanto concerne, invece, il controllo del regolare utilizzo delle autorizzazioni, tale attività verrà espletata a cura dell'Ufficio territorialmente competente sul luogo autorizzato, anche nel caso si tratti di autorizzazioni rilasciate dalle Direzioni territoriali ai CAD, potendo essere inquadrata nell'ambito degli audit a posteriori. Pertanto, l'Ufficio competente sul luogo procederà periodicamente al riscontro del corretto uso dello stesso (c.d. monitoraggio dell'autorizzazione)

attraverso la verifica dei sistemi aziendali e dell'operatività, accertando il permanere delle condizioni che ne legittimano il mantenimento. A tal fine potrà essere effettuato anche il riscontro tra le partite di merce che risultano contabilmente a sistema e quelle rilevate fisicamente nel luogo

approvato, volto a verificare il rispetto dell'obbligo di dichiarare le merci per il vincolo ad un regime entro il giorno successivo alla loro presentazione. La periodicità degli audit a posteriori è stabilita dall'Ufficio delle dogane competente sul luogo tenendo conto della diretta conoscenza dell'operatività e

del profilo soggettivo del soggetto autorizzato, che sarà concretamente parametrato al grado di rischio del soggetto economico (AEO o non AEO), alla frequenza e alla tipologia delle operazioni effettuate, all'esito di precedenti controlli, ad eventuali segnalazioni di rischio, alle informazioni di qualunque tipo in possesso dell'Ufficio. All'esito degli audit condotti, qualora l'Ufficio precedente sia diverso da quello che ha rilasciato l'autorizzazione ex art. 139 CDU, ne comunicherà i relativi esiti alla Struttura che ha rilasciato il provvedimento autorizzatorio anche ai fini della emanazione di eventuali provvedimenti. Per i soggetti AEO, qualora non sussistano elementi di rischio che comportino la necessità di un intervento più immediato, l'accertamento del corretto uso dell'autorizzazione al luogo approvato potrà avvenire in sede di riesame/monitoraggio con accesso, alle scadenze già stabilite nel piano di audit redatto per l'AEO, evitando la duplicazione degli accessi e ferma restando la necessità di operare con due nuclei distinti, provvisti di differenziato incarico di servizio per le rispettive aree di intervento. Infine, quanto alle modalità operative del deposito di temporanea custodia nel caso in cui lo stesso venga utilizzato anche come luogo approvato, la Dogana precisa che laddove il luogo, ove si intende operare ai sensi dell'art. 139 CDU, è già stato autorizzato ai fini della gestione di strutture di deposito per la temporanea custodia, non è necessaria l'ulteriore approvazione quale luogo per la presentazione delle merci. In tale contesto, infatti, i requisiti previsti per l'istituto del luogo approvato sono stati già verificati nell'ambito del rilascio dell'autorizzazione alla temporanea custodia (art. 148, par. 2 e 3, CDU) e, pertanto, non viene ritenuto necessario duplicare i relativi controlli preventivi per il rilascio dell'autorizzazione al luogo approvato. Conseguentemente l'Ufficio delle dogane che ha rilasciato l'autorizzazione alla temporanea custodia, previa richiesta di parte, provvederà ad integrare il relativo provvedimento, specificando che in tale luogo è possibile anche presentare le merci.

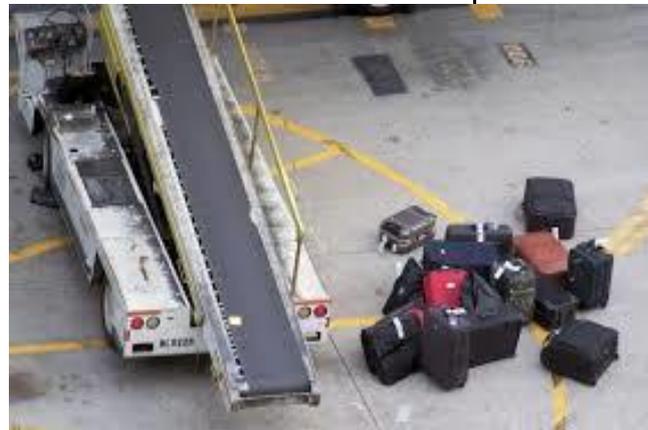
La Corte di Giustizia Europea: sul “reclamo scritto” in caso di danneggiamento o perdita del bagaglio



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

art. 31 della Convenzione di Montreal prevede che, in caso di perdita o danneggiamento del bagaglio, debba essere presentato entro 7 giorni un reclamo “scritto”, in mancanza del quale “si estinguono le azioni nei confronti del vettore”. Nell’ambito di un procedimento dinanzi alla Corte Suprema Finlandese iniziato nel 2011, è emersa la questione se un reclamo presentato telefonicamente dal passeggero e registrato nel sistema informatico della compagnia potesse soddisfare il requisito di cui all’art. 31 della Convenzione di Montreal. A seguito del reclamo telefonico effettuato dalla passeggera all’agente locale della Compagnia, la compagnia di assicurazioni della passeggera risarciva la stessa ed essendosi surrogata nei diritti della propria assicurata, proponeva, il 2 settembre 2011, un’azione di risarcimento danni nei confronti della Compagnia Aerea. La Compagnia aerea contestava l’ammissibilità della domanda deducendo, sostanzialmente, che la passeggera avrebbe omesso di presentare reclamo scritto entro il termine di sette giorni decorrente dalla riconsegna del bagaglio, quale previsto dall’articolo 31, paragrafo 2, della Convenzione di Montréal. Con sentenza del 4 settembre 2012 il Helsingin käräjäoikeus (Tribunale di Helsinki), accoglieva la tesi della Compagnia aerea respingendo la domanda di risarcimento del danno. Avverso tale sentenza gli l’assicurazione ricorreva in appello dinanzi al Helsingin hovioikeus (Corte d’appello di Helsinki, Finlandia). Detto giudice esaminava le istruzioni ai passeggeri pubblicate sul sito Internet della compagnia aerea contenenti una serie di indicazioni per la segnalazione di un danno e la presentazione del reclamo scritto propriamente detto, rilevando che

la denuncia di danno può essere effettuata telefonicamente, mentre il reclamo in forma scritta dev’essere presentato utilizzando un modulo specifico da compilare entro sette giorni dalla consegna del bagaglio. La Corte d’appello di Helsinki, ritenendo che le istruzioni contenute sul sito Internet della Compagnia aerea non fossero «sufficientemente chiare e univoche per un passeggero, quale consumatore, in quanto non verrebbe fatta menzione dello scopo per il quale dev’essere presentata la denuncia di danno, potendo la passeggera, quale consumatore, legittimamente ritenere che un reclamo presentato telefonicamente e registrato da un addetto della compagnia possa parimenti rispondere al requisito del reclamo formale scritto», con sentenza del 28 febbraio 2014, in riforma della decisione di primo grado, condannava la Compagnia aerea a risarcire l’attrice surrogatasi nei diritti della passeggera. Avverso tale sentenza il vettore aereo ricorreva dinanzi al giudice del rinvio, il Korkein oikeus (Corte Suprema, Finlandia). A sostegno del ricorso, il vettore aereo sosteneva, in particolare, che la Corte d’appello di Helsinki,



diversamente dal Tribunale, avrebbe accolto un’interpretazione errone dell’articolo 31 della Convenzione di Montréal.

La Corte Suprema decideva di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte di Giustizia Europea le seguenti questioni pregiudiziali: **1.** se l’articolo 31, paragrafo 4, della Convenzione di Montréal debba essere interpretato nel senso che l’interruzione del termine di decadenza presupponga, oltre alla presentazione di tempestivo reclamo, che il reclamo stesso sia stato inoltrato in forma scritta, ai sensi dell’articolo 31, paragrafo 3; **2.** qualora l’interruzione del termine di decadenza

presupponga che il reclamo tempestivamente proposto debba essere stato comunque presentato in forma scritta, se l’articolo 31, paragrafo 3, della Convenzione di Montréal debba essere interpretato nel senso che il requisito della forma scritta possa essere rispettato mediante procedure elettroniche, ivi compresa la registrazione della denuncia di danno nel sistema [informatico] del vettore aereo; **3.** se la Convenzione di Montréal osti a un’interpretazione secondo cui il requisito della forma scritta debba considerarsi soddisfatto laddove un rappresentante del vettore aereo, a scienza del passeggero, registri la denuncia del danno/il reclamo nel sistema [informatico] del vettore; e **4.** se l’articolo 31 della Convenzione di Montréal preveda per il reclamo ulteriori requisiti rispetto a quello di portare a conoscenza del vettore aereo il danno subito. Ebbene, sulla prima questione, secondo la Corte di Giustizia, le disposizioni di cui ai paragrafi 2 e 3 dell’articolo 31 della Convenzione di Montréal sono di natura complementare. Mentre l’articolo 31, paragrafo 2, della Convenzione si limita a fissare i termini entro i quali i differenti tipi di reclami

devono essere presentati al vettore aereo, il successivo paragrafo 3 precisa, da un lato, le modalità con cui detti reclami devono essere inoltrati al vettore e, dall’altro, quale forma essi devono presentare, restando inteso che tale precisazione non può incidere sull’obbligo del rispetto dei termini previsti al

medesimo paragrafo 2 dell’articolo 31. Da tali disposizioni discende che l’articolo 31, paragrafo 4, della Convenzione di Montréal dev’essere interpretato nel senso che, entro i termini prescritti al paragrafo 2 del medesimo articolo, **il reclamo dev’essere effettuato per iscritto, ai sensi del successivo paragrafo 3, a pena di decadenza da qualsiasi azione nei confronti del vettore.** Con la seconda questione, si è visto, il giudice del rinvio ha chiesto, sostanzialmente, se un reclamo, come quello oggetto del procedimento principale, registrato nel sistema informatico del vettore aereo

potesse soddisfare il requisito della forma scritta, prevista dall'articolo 31, paragrafo 3, della Convenzione di Montréal. A tale questione la Corte di Giustizia Europea ha risposto in senso affermativo sancendo che **un reclamo registrato nel sistema informatico del vettore aereo risponde in effetti al requisito della forma scritta, ai sensi dell'articolo 31, paragrafo 3, della Convenzione di Montréal**. Ma vi è di più. Secondo la Corte – in senso affermativo anche sulla terza questione posta dal giudice del rinvio – **il requisito della forma scritta è osservato anche nel caso in cui un agente del vettore aereo trasponga la denuncia del danno, a scienza del passeggero, in forma scritta, su supporto vuoi cartaceo vuoi elettronico, inserendolo nel sistema informatico del vettore medesimo**. Pertanto, se è pur vero che la responsabilità dell'effettuazione del reclamo incombe esclusivamente al passeggero, dal tenore dell'articolo 31 della Convenzione di Montréal non risulta minimamente che questi sia peraltro privo della libertà di farsi assistere da terzi ai fini della presentazione del reclamo stesso. Un'interpretazione in senso contrario, secondo la Corte Europea, si porrebbe d'altronde in contrasto con l'obiettivo di tutela degli interessi del consumatore nel trasporto aereo. Infine, per la Corte di Giustizia Europea, considerato che l'articolo 31 si limita a precisare i termini entro i quali i vari tipi di reclamo devono essere inoltrati al vettore, quindi le modalità e la forma con cui detti reclami devono essere presentati al vettore e, infine, le conseguenze derivanti dal mancato rispetto di tutti questi requisiti, l'articolo medesimo non subordina il reclamo ad alcun requisito sostanziale. Alla luce dei suesposti rilievi, secondo la Corte **il reclamo del passeggero per perdita o danneggiamento del bagaglio non deve essere subordinato ad altro requisito sostanziale se non a quello che il vettore aereo sia posto a conoscenza del danno causato**. Con detta pronuncia è evidente l'apertura della Corte di Giustizia verso un'interpretazione più elastica del requisito della forma scritta senza dubbio in linea con l'era in cui viviamo in cui stiamo assistendo alla digitalizzazione di tutti i servizi.

Nautica da diporto: aggiornamenti giuridici, tecnici e fiscali. Novità e prospettive



avv. Barbara Pozzolo
Studio Legale Pozzolo
barbarapozzolo@studiolegalepozzolo.it

Questo il tema di un interessante convegno organizzato a Genova da Wista Italy, in data 28 aprile 2018, all'indomani dell'entrata in vigore del d.lgs. 229 del 2017 che ha revisionato il Codice della Nautica da diporto (d.lgs. n. 171 del 2005) con il dichiarato scopo di rilanciare la nautica da diporto, la tutela della protezione dell'ambiente marino, della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare, oltre che la diffusione tra le nuove generazioni della cultura e dell'educazione marinara e l'inclusione delle persone diversamente abili nell'attività della nautica da diporto. I relatori che avevano diverse competenze sono riusciti ad illustrare tutte le novità non tralasciando di evidenziare alcune criticità che ancora presenta il Codice della Nautica da Diporto, suggerendo alcuni correttivi e precisazioni per renderlo più efficace e rispondente alle necessità del settore. Dopo i saluti istituzionali, ha iniziato i lavori del convegno Antonella Turci, avvocato marittimista e socia Wista, che ha illustrato le principali novità apportate dal D. Lgs. 229/2017 al Codice del Diporto, a partire dall'estensione dell'applicazione del codice della nautica a tutte le attività della navigazione da diporto (senza scopo di lucro e commerciale). Ulteriori innovazioni sono: l'introduzione della nuova classificazione delle unità da diporto (art. 3), ove vengono inserite la nave da diporto minore storica e la moto d'acqua; la dichiarazione di armatore, la quale viene resa da colui che assume l'esercizio dell'unità da diporto e in mancanza della quale il proprietario si presume armatore; la limitazione del debito per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio (*ad eccezione di quelle derivanti da proprio dolo o colpa grave*), in forza della quale

l'armatore di una unità da diporto di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate può limitare il debito complessivo a una somma pari al valore dell'unità e all'ammontare del nolo e di ogni altro provento del viaggio. Il nuovo codice disciplina poi i servizi di assistenza e traino per imbarcazioni da diporto, *servizio che può essere svolto da soggetti privati previa sottoscrizione di una polizza assicurativa che copra i rischi derivanti dall'attività e previa comunicazione alla Capitaneria di porto competente* per l'assistenza alle imbarcazioni da diporto fino alla lunghezza di metri 24. Viene altresì istituita l'Anagrafe nazionale telematica delle patenti nautiche (ove verranno inseriti tutti i dati dei titolari, le relative variazioni nonché le violazioni del Codice della Nautica che comportino sanzioni ed i sinistri marittimi); viene dettagliata la disciplina delle scuole nautiche e il riconoscimento della figura dell'istruttore di vela. A seguire l'Ing. Nicolò Reggio, il Presidente dello YCI, che ospitava il Convegno, ha messo in evidenza le norme del Codice della Nautica che hanno maggiore impatto sugli aspetti tecnico-costruttivi; in particolare Reggio, partendo dalla corretta identificazione dell'area del diporto, ha introdotto e approfondito la materia delle definizioni di navi e imbarcazioni in accordo con l'art. 3 del Codice della Nautica, punto di partenza fondamentale per comprendere i campi di applicazione della legge, evidenziando come l'inserimento di limiti di stazza nella classificazione delle navi maggiori e minori renda palese la forte discriminazione tra unità a vela e unità a motore. L'Ing. Reggio ha poi posto l'attenzione su un altro elemento che ha sempre dato origine a diverse interpretazioni: il valore della lunghezza scafo come previsto dalla ISO 8666. Interessante dibattito si aperto sull'art. 5 del D.Lgs. 171/2003 sulle definizioni tecniche di "unità da diporto parzialmente completata", "trasformazione rilevante dell'unità" e "costruttore", figura, quest'ultima, che potrebbe apparire conflittuale secondo quanto previsto al successivo art. 9 per quanto concerne la responsabilità ai fini della certificazione di conformità. In chiusura un'ultima considerazione sulle emissioni acustiche che, ad oggi, non contemplano ancora "l'impatto ambientale in acqua". Un'altra

innovazione del Codice è introduzione della disciplina della figura professionale del *mediatore del diporto* che è stata l'oggetto di un'approfondita disamina da parte dell'avv. Alberta Frondoni, Consigliere Wista, che ha ricostruito i vari interventi del legislatore in materia, illustrando le nuove norme che, per la prima volta, hanno regolato aspetti non solo pubblicistici (accesso alla professione, requisiti, ecc.) ma anche di natura privatistica (contenuto dell'attività di mediazione del diporto e responsabilità), distinguendola dal più ampio *genus* della mediazione marittima entro la quale, nel precedente silenzio normativo, la mediazione del diporto era stata spesso e volentieri ricondotta. L'ing. Giorgio Gallo, responsabile del settore Yacht del Rina, ha affrontato il tema della nautica da un punto di vista ambientale, evidenziando i rischi di inquinamento ad opera delle imbarcazioni da diporto. Se da una parte i diportisti si trovano a dover rispettare normative sempre più stringenti - ha spiegato l'ing. Gallo - per salvaguardare il "bene mare", le nuove tecnologie possono aiutare a trovare soluzioni, per il trattamento degli agenti inquinanti e dei rifiuti, sempre più avanzate e rispondenti ad un mercato in costante crescita. La dr.ssa Barbara Amerio, Consigliere UCINA a capo del gruppo Permare, si è soffermata sugli aspetti innovativi del Bollino Blu, che ha portato a nome modalità in materia di controlli. L'iniziativa promossa da Ucina di concerto con le Amministrazioni competenti - ha spiegato la dr.ssa Amerio - consente di ottimizzare i controlli relativi all'esecuzione degli standard di sicurezza delle unità da diporto e di snellire e semplificare le procedure ispettive. Ha chiuso i lavori della giornata, Paola Tongiani, Vice presidente WISTA che, in qualità di Dottore Commercialista e Revisore Legale, ha preso in esame i recenti aggiornamenti in materia fiscale. Dopo una breve disamina dei principali interventi del legislatore fiscale degli ultimi anni che hanno interessato il settore della nautica (tra cui ricordiamo l'imposta sostitutiva prevista per il noleggio occasionale e la definitiva abolizione della tassa sul possesso sulle unità da diporto), si è posta l'attenzione su gli ultimi documenti di prassi emanati dall'Agenzia Entrate in materia di trasporto marittimo, con specifico riferimento all'art. 8-bis del DPR

633/1972. In particolare è stata richiamata l'attenzione sulla Risoluzione dell'Agenzia delle Entrate n. 6 del 16/01/2018 documento in cui l'Agenzia ha precisato alcuni aspetti rilevanti. La non imponibilità prevista dall'articolo 8bis è infatti utilizzabile solo per quelle navi che vengono adibite in prevalenza alla navigazione in alto mare. Nella risoluzione viene fornita e confermata la definizione di "alto mare", ovvero la zona di mare oltre le 12 miglia marine. Vengono altresì evidenziate le modalità di calcolo della "prevalenza" dell'utilizzo in alto mare, fissando nel 70% la percentuale da superare affinché si verifichi il requisito per l'anno successivo. E ancora l'Agenzia, precisa quali sono i "viaggi" da considerare ai fini del computo della determinazione della percentuale di prevalenza. Infine la stessa Risoluzione indica i "soggetti" ritenuti qualificati a fornire e sottoscrivere i documenti elencati o anche eventuali dichiarazioni sostitutive. L'argomento ha suscitato un vivace dibattito anche perché l'aspetto fiscale è una variabile importante per valutare l'appel per il settore della nautica e soprattutto per il suo sviluppo in quanto il trattamento fiscale è certamente uno degli elementi che guida gli investitori e nel passato è stato anche causa dell'allontanamento di unità/navi dal nostro paese e dai nostri registri a favore di paesi limitrofi con fiscalità più chiare e agevoli. Il legislatore tuttavia negli ultimi anni sembra avere capito che norme eccessivamente penalizzanti (o comunque di difficile applicazione) fanno letteralmente scappare all'estero una parte del mercato.

Le Royalties nella determinazione del valore ai fini IVA delle merci importate



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

Con sentenza del 6 aprile 2018 n. 8473, la Corte di Cassazione Civile (sez. V), ricorrente Agenzia

delle Dogane e dei Monopoli contro Puma Italia s.r.l., ha *inter alia* affermato il principio in tema di diritti doganali secondo cui ai fini della determinazione del valore in dogana di prodotti importati da un soggetto licenziatario, fabbricati mediante marchi o modelli (diritti immateriali) oggetto di licenza, il corrispettivo dei diritti di licenza dovrà essere aggiunto al valore di transazione allorché il titolare del marchio/modello risulti dotato di poteri di controllo sulla scelta del produttore e sulla sua attività e, come nel caso di specie, sia anche il destinatario dei corrispettivi dei diritti di licenza. Tale principio appare, altresì, conforme all'art. 32 del regolamento CEE del Consiglio 12 ottobre 1992, n. 2913, attuato dagli artt. 157, 159 e 160 del regolamento CEE della Commissione 2 luglio 1993, n. 2454: all'art. 157, comma 2, viene infatti precisato che al valore in dogana di merci importate corrispondente, salvo rettifiche e particolari condizioni di vendita, al suo valore di transazione ("prezzo effettivamente pagato o da pagare", ex art. 29 del codice doganale comunitario), si deve aggiungere il corrispettivo o diritto di licenza soltanto se tale pagamento: a) si riferisca a merci oggetto della valutazione e, b) costituisca una condizione di vendita delle merci in causa. Il contenzioso trae origine da una rettifica eseguita dall'Agenzia delle Dogane delle dichiarazioni di importazione presentate dalla società ai fini della determinazione del valore doganale, stante la mancata addizione al prezzo corrisposto al fornitore del corrispettivo dovuto al titolare dei diritti immateriali di cui era licenziataria nella misura prevista dal contratto di licenza. A seguito di sentenza emessa dalla C.T.P. di Varese di annullamento degli avvisi e di sua successiva impugnazione da parte della stessa Agenzia, veniva emessa sentenza nella quale la CTR della Lombardia, accogliendo in parte l'appello dell'Agenzia, sosteneva che il corrispettivo dei diritti di licenza avrebbe dovuto essere incluso nel valore doganale dei beni importati nel caso in cui il venditore, o persona a lui legata, avesse indicato all'acquirente la necessità di eseguire il pagamento dei diritti medesimi ad una terza persona, in virtù di

accordi interscambiati col titolare dei diritti che avevano consentito la produzione o la commercializzazione dei beni medesimi. Ad avviso della Commissione, per effetto della rilevata mancanza di relazione diretta tra venditore e produttore, non sarebbe stato possibile ritenere che l'ordine di pagare fosse stato formulato da persona legata al venditore e, quindi, che il pagamento dei diritti di licenza rappresentasse una condizione di vendita. Per inciso, la CTR precisava come l'IVA risultasse già assolta mediante il meccanismo dell'inversione contabile, ritenendone per tale motivo infondata la pretesa. La Corte di Cassazione premette che, fatte salve le rettifiche previste dall'art. 32 del codice doganale, il valore in dogana delle merci importate corrisponde al valore di transazione, ovvero al valore economico reale della merce importata (effettivamente pagato o da pagare), tenuto conto di tutti i fattori economicamente rilevanti (ex plurimis Corte Giustizia 20 dicembre 2017, causa C-529/16, Hamamatsu). Quindi anche i diritti di licenza relativi alle merci importate sono destinati ad incidere sul loro valore doganale, potendo contribuire ad esprimerne il valore economico e, qualora il loro valore non ne includa il relativo importo, detto importo dovrà essere addizionato al prezzo di vendita, sempreché il compratore sia tenuto a pagarli direttamente o indirettamente come condizione di vendita (ex art. 157 regolamento comunitario n. 2454/93). Le condizioni "cumulative" necessarie affinché si configuri l'obbligo di addizione dei diritti di licenza al prezzo di vendita delle merci da valutare a fini doganali sono tre e precisamente: 1) i diritti (o corrispettivi) di licenza non siano stati inclusi nel prezzo effettivamente pagato o da pagare; 2) i diritti si riferiscano alle merci da valutare; 3) l'acquirente sia tenuto a versare i diritti di licenza come condizione della vendita delle merci importate. Inoltre, come nel caso di specie in cui il diritto di licenza sia inerente a un marchio di fabbrica, il regolamento comunitario di attuazione precisa che il relativo corrispettivo debba aggiungersi al prezzo pagato o da pagare "soltanto se: a) il corrispettivo o il diritto

di licenza si riferisce a merci rivendute tal quali o formanti oggetto unicamente di lavorazioni secondarie successivamente all'importazione; b) le merci sono commercializzate con il marchio di fabbrica, apposto prima o dopo l'importazione, per il quale si paga il corrispettivo o il diritto di licenza; c) l'acquirente non è libero di ottenere tali merci da altri fornitori non legati al venditore. Le condizioni previste dal citato art. 157 debbono considerarsi soddisfatte solo se, ai sensi del successivo art. 160 stesso regolamento, il venditore o una persona ad esso legata chiede all'acquirente di effettuare tale pagamento. La Corte di Cassazione ritiene che risultino soddisfatte tutte le condizioni per l'inclusione delle royalties nel valore di transazione dato che: 1) nonostante la società sostenesse il contrario, i diritti (corrispettivi) di licenza dovuti da Puma Italia a PUMA Ag, dovevano ritenersi tali; 2) contrariamente a quanto ritenuto dalla CTR, le modalità di calcolo delle royalties non potevano rilevare sulla necessità della loro inclusione nel valore doganale (ex art. 136 Regolamento di esecuzione n. 2015/2447/UE, a norma del quale "Il metodo di calcolo dell'importo dei corrispettivi o dei diritti di licenza non è determinante", c) il versamento dei diritti di licenza costituiva una condizione di vendita della merce. La Corte di Cassazione richiama la sentenza della Corte di giustizia (sentenza C-173/15) secondo la quale per identificare la sussistenza della condizione di vendita occorre verificare se il venditore sia disposto o meno a vendere i beni senza che venga assolto il corrispettivo del diritto di licenza, ovvero se nell'ambito degli accordi tra il venditore o la persona ad esso legata e l'acquirente, il suo pagamento sia di importanza tale per il venditore che, in difetto, quest'ultimo non sarebbe disposto a vendere. In definitiva secondo la Corte i diritti di licenza si riferivano ai marchi, a nulla rilevando il fatto che la loro corresponsione competesse ad un soggetto diverso dal venditore ma ad "una persona legata al venditore". Il legame venne constatato in conformità all'assunto della Corte di giustizia (nella citata causa C173/15, punto 68), secondo cui PUMA Ag., soggetto titolare del diritto di licenza, esercitava un potere di controllo sul venditore, tale da poter garantire che

l'importazione delle merci, "fosse subordinata al versamento, a suo favore, del corrispettivo o del diritto di licenza ad esse afferente" (cfr. anche l'allegato 23 delle DAC - Note interpretative in materia di valore in dogana all'art. 143, paragrafo 1, lettera e, oltre al documento TAXUD/800/2002 Commentary n. 11 of the Customs Code Committee (customs valuation section) on the application of Article 32 (1) (c) CC in relation to royalties and licence fees paid to a third party according to Article 160 of Reg. (EEC) n° 2454/93. Alcuni orientamenti sembrano però voler prescindere dalla verifica delle effettive condizioni di vendita, ritenendo sufficiente il semplice nesso tra le merci importate e le relative licenze distributive, di fatto non attribuendo alle effettive "condizioni di vendita" l'importanza normativamente prevista ai fini della valutazione a fini doganali. Il rischio è che si venga a configurare la presunzione di inclusione delle royalties nel corrispettivo di compravendita con inversione probatoria a carico del contribuente in contraddizione alla normativa e alla prassi europea [cfr. documento TAXUD/B4/(2016) 808781 del 28 aprile 2016].

Operazioni e servizi portuali: risvolti pratici



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

Le attività portuali trovano la loro puntuale definizione all'interno del comma 1 dell'articolo 16 della legge 84/94 dal cui dettato si evince il carattere di *numerus clausus* delle c.d. operazioni portuali (il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale in ambito portuale) a fronte di una generale definizione dei servizi portuali, i così detti *transport related service*, intesi come attività di carattere prettamente ancillare alle principali operazioni portuali. L'art 16 della legge 84/94, come modificato dall'art. 2 legge 30 giugno 2000, n. 186, dispone che: "sono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di

ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale. Sono servizi portuali quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali. I servizi ammessi sono individuati dalle autorità portuali, o, laddove non istituite, dalle autorità marittime, attraverso una specifica regolamentazione da emanare in conformità dei criteri vincolanti fissati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione" (per la determinazione dei criteri vincolanti di cui al presente comma, si rinvia al D.M. 6 febbraio 2001, n. 13). Dunque la differenziazione tra il concetto di operazione e servizio portuale è *in re ipsa*: tutte le attività di servizio portuale sono complementari alle operazioni portuali e finalizzate ad agevolare, rifinire e completare le principali attività commerciali del porto. Ne deriva che, a fronte di una imprescindibilità delle operazioni portuali nell'ambito delle attività commerciali di un porto, si contrappone una eventualità dei servizi connessi al ciclo delle operazioni portuali (per l'appunto i così detti *transport related service*), in funzione della tipologia di operazioni. Le due caratteristiche principali che connotano i servizi portuali sono dunque il carattere specialistico delle prestazioni oggetto di tali servizi (che richiedono una particolare competenza tecnica del fornitore) ed il loro carattere complementare ed accessorio (caratterizzato da attività funzionale ad un proficuo svolgimento del ciclo delle operazioni portuali). Il dettato dell'articolo 2 comma 4 del d.m. 132/2011 conferma quanto esposto stabilendo che "il carattere complementare ed accessorio delle prestazioni da ammettere come servizi portuali è costituito dalla circostanza che, pur trattandosi di attività distinte da quelle facenti parte del ciclo delle operazioni portuali, siano funzionali al proficuo svolgimento del medesimo, contribuendo a migliorare la qualità di quest'ultimo in termini di produttività, celerità e snellezza, risultando necessarie per eliminare i residui o le conseguenze indesiderate delle attività del ciclo". I servizi portuali ammessi sono individuati dalle Autorità Portuali (ora Autorità di Sistema Portuale) o, laddove non istituite, dalle Autorità Marittime, attraverso una specifica regolamentazione da emanare in conformità dei criteri vincolanti fissati

con decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione. Tra i servizi individuati dalle Autorità Portuali si annoverano: riempimento/svuotamento contenitori ed attività ad esse inerenti e conseguenti; campionatura, misurazione e pesatura delle merci; vagliatura di merci alla rinfusa (es. carbone) e lavorazione di merci senza trasformazione (es. frantumazione); imballaggio, pulizia merce, ricondizionamento, riparazione imballaggi (gabbie, casse, palette, ...) fardaggio e copertura merce nei depositi e piazzali; pulizia celle/magazzini/depositi con l'utilizzo di idonee attrezzature; riparazione/manutenzione contenitori vuoti ed attività ad esse inerenti e conseguenti. Non vi è unanimità di vedute, tra le Autorità Portuali, nel ricondurre all'interno dei servizi portuali le attività di rizzaggio e derizzaggio. Per fare un esempio l'Autorità Portuale di Gioia Tauro le annovera tra i servizi portuali oggetto di espressa autorizzazione ex art. 16 (ordinanza 3/2001) mentre secondo l'Autorità Portuale di Venezia "l'attività di rizzaggio/derizzaggio può essere svolta da personale del terminal, da personale dell'impresa ex art. 17, da personale marittimo in autoproduzione o, qualora richiesta espressamente dal comando/nave o spedizioniere, da un soggetto iscritto al registro ex art. 68 Cod. Nav." (ordinanza 347/2011). Ad avviso dello scrivente le attività di rizzaggio ed di derizzaggio non possono essere del tutto riconducibili nel novero dei servizi portuali per due ordini di motivi. Innanzitutto la finalità dell'attività di rizzaggio/derizzaggio non è prettamente economica (come per tutti gli altri servizi portuali) ma coinvolge anche (e soprattutto) aspetti relativi alla tutela della sicurezza della navigazione. Inoltre la complementarietà, caratteristica tipica del servizio portuale di cui alla legge n. 84/94, non è rinvenibile nelle operazioni di rizzaggio/derizzaggio che sono, invece, a carattere eventuale. Dunque mentre l'attività di rizzaggio non può prescindere da un'operazione portuale presupposta, viceversa, l'operazione portuale può svolgersi compiutamente senza attività di rizzaggio. La scarsa giurisprudenza pronunciata in argomento ha stabilito che si debbano qualificare "come portuali tutte quelle operazioni che implicano un contatto – in arrivo, in transito o in partenza, delle merci o di ogni altro

materiale con la terraferma del porto o con le attrezzature ivi poste, con esclusione del movimento delle merci a bordo delle singole navi, ancorché ferme in porto, una volta abbandonato ogni contatto con le banchine o con le attrezzature portuali, essendo tale movimento inerente l'assetto del mezzo in navigazione ed alla sua condotta nautica" (Consiglio di Stato, sez II, 3 luglio 1996, n. 1177). Ancora più nello specifico, la Corte d'Appello di Genova, nella pronuncia resa in data 05.04.1995, ha precisato che "il rizzaggio ed il derizzaggio dei veicoli sulle navi costituiscono- sia in base all'abrogato art. 108 c.n che in base all'art. 16 l. 28 gennaio 1994 n. 84 che ha riordinato la legislazione in materia portuale – operazioni di carattere nautico e non operazioni portuali". Appare dunque più corretto, come sostenuto anche da autorevole dottrina, inquadrare le attività di rizzaggio/derizzaggio tra le così dette operazioni nautiche, figura di matrice giurisprudenziale al cui interno si annoverano tutte le attività che non si svolgono fisicamente sulla banchina (come le operazioni ed i servizi portuali) bensì a bordo della nave.

Reintegra del marittimo e risarcimento: come si calcola il danno?



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

La dibattuta questione delle conseguenze derivanti dalla mancata o anche sola ritardata assunzione del lavoratore che ne ha diritto sembra avere trovato, con due recentissime sentenze, la n. 86 del 23.04.2018 e la n. 9193 del 13.04.2018, rispettivamente della Corte Costituzionale e della Corte di Cassazione, una risposta chiara e precisa nella previsione dell'obbligo a carico del datore di lavoro di risarcire il relativo danno patrimoniale corrispondente alle retribuzioni che sarebbero state corrisposte al lavoratore se fosse stato assunto tempestivamente. Le richiamate sentenze, pertanto, prendendo le mosse,

l'una, dalla sollevata questione di illegittimità dell'art. 18 della Legge n. 300/70 comma 4 in merito alla natura giuridica delle somme cui è condannato il datore di lavoro in seguito alla declaratoria di illegittimità del licenziamento e, l'altra, dal ritardo con cui i vincitori di concorsi pubblici sono assunti dalle pubbliche amministrazioni, hanno cristallizzato due rilevanti principi di diritto, tra loro strettamente connessi: quello della natura risarcitoria e non retributiva degli importi cui è condannato il datore di lavoro in caso di ordine di reintegro, ancorchè parametrati alla retribuzione e quello del diritto del lavoratore alle retribuzioni maturate e non percepite. Tralasciando, tuttavia, l'esame analitico delle motivazioni sottese ad entrambi gli arresti, che esulerebbero dall'oggetto del presente articolo, benchè di sostanziale interesse, mi sposto sulle problematiche applicative di tali principi qualora rapportati al lavoro marittimo, nel cui ambito, a ben vedere, la loro pedissequa applicazione rischia di violare altri principi di altrettanta rilevanza giuridica, come quello della *compensatio lucri cum damno* e della (dis)parità di trattamento. È invero noto che, ad eccezione dei contratti di arruolamento in regime di CRL e similari (come quelli previsti dal CCNL per il servizio di rimorchio portuale) che equivalgono *tout court* a quelli a tempo indeterminato di diritto comune, essendo caratterizzati da una fase attiva di imbarco che termina con lo sbarco per il godimento delle ferie e dei riposi compensativi e da un fase di inattività predeterminata da un periodo di riposo retribuito a terra, secondo la specifica disciplina contenuta nella contrattazione collettiva di settore, le convenzioni di arruolamento a tempo indeterminato, come parimenti sancito nelle previsioni di cui al CCNL (artt. 325 e ss cod.nav., artt. 18 e ss del CCNL del 01.07.2015 il quale prevede che: *"ai sensi dell'art. 325 del cod.nav. il contratto di arruolamento a tempo indeterminato disciplina la prestazione di lavoro mediante la quale il marittimo è imbarcato o si pone a disposizione dell'Armatore per lavorare alle sue dipendenze solo quando viene da esso imbarcato. Il contratto di arruolamento a tempo indeterminato si costituisce con la stipulazione della convenzione di arruolamento ai sensi dell'art. 328 cod.nav. e si estingue al*

momento dello sbarco. Per il periodo intercorrente tra un contratto di arruolamento ed un eventuale contratto successivo non sussiste alcun rapporto di lavoro e, pertanto, il marittimo non è titolare di alcun diritto né matura alcun trattamento economico e normativo. Il contratto di arruolamento a tempo indeterminato può avere una durata fino a 4 mesi prorogabile da parte del datore di lavoro per esigenze dell'Azienda (...) di 30 giorni. La durata dell'imbarco può essere altresì determinata con accordi aziendali. (...)"), attribuiscono al lavoratore marittimo il diritto alla retribuzione durante l'imbarco, mentre nulla allo stesso viene riconosciuto, una volta sbarcato, anche se iscritto al Turno Particolare. Ciò per effetto di una disciplina convenzionale, innanzi richiamata, la cui validità non è in questa sede oggetto di disamina. Se dunque è questo il quadro nel quale dobbiamo innestare i predetti principi di diritto, in caso di ordine giudiziale di ripristino della funzionalità del rapporto a tempo indeterminato, secondo le richiamate sentenze, al lavoratore/marittimo reintegrato spetterebbero di diritto *"le retribuzioni maturate dal giorno del licenziamento (rectius sbarco) a quello del ripristino della funzionalità del rapporto"*. Ma se questo è vero, ed a questo punto lo è, *quid iuris* sotto il profilo della effettività del danno subito dal marittimo considerato che, come detto, in costanza di rapporto, durante i periodi a terra/non lavorati lo stesso non percepisce alcuna retribuzione? Se al marittimo reintegrato viene corrisposto più di quanto avrebbe guadagnato in costanza del rapporto di lavoro non si rischia di violare il richiamato principio della *compensatio lucri cum damno* e/o soprattutto quello della parità di trattamento sia nei confronti dei marittimi in forza (per i suesposti motivi) che di quelli iscritti in CRL? Questi ultimi, infatti, terminata la fase attiva di imbarco con lo sbarco per il godimento delle ferie e dei riposi compensativi, beneficiano a terra di una retribuzione – cd. *disponibilità retribuita* – che è pari alla sola misura ridotta del 75 % del minimo contrattuale conglobato (artt. 66 e ss CCNL). Lungi dal voler entrare nel merito della ammissibilità o meno di tale circostanza di fatto, dunque, sembra che tali principi, in ambito giuslavoristico marittimo, trovino degli evidenti limiti applicativi. Una via di fuga,

a ben vedere, sembra essere suggerita proprio dalla sentenza della Corte Costituzionale, nella parte in cui ha sancito che le somme erogate dal datore di lavoro per effetto dell'ordine di ripristino della funzionalità del rapporto hanno natura risarcitoria e non retributiva, come invece, sostenuto dal giudice remittente. La differenza infatti, come noto, non è solo terminologica ma sostanziale, nella misura in cui la natura risarcitoria attribuita ai predetti importi oltre a spiegare determinati effetti anche di natura restitutoria in caso di riforma della sentenza da cui deriva l'ordine *de quo*, presuppone che la determinazione del *quantum* sia subordinata alla prova del danno subito da risarcire e che dallo stesso sia possibile detrarre l'*aliunde perceptum*. In questo modo adeguando il danno risarcibile a quello effettivamente subito dal lavoratore ed a quest'ultimo dovuto. Questa, tuttavia, allo stato, appare solo un'ipotesi, non essendosi ancora consolidato un orientamento giurisprudenziale sul punto, benchè auspicabile per definire una disciplina risarcitoria che da un lato sia in grado di ristorare l'indiscutibile danno economico subito dal lavoratore/marittimo, qualora illegittimamente pretermesso *rectius* sbarcato e dall'altro, di evitare che la stessa si traduca, invece, in una inammissibile ipotesi di responsabilità oggettiva (svincolata dalla colpa e dalla prova del danno) a carico del datore di lavoro.

Contenziosi con le compagnie aeree per ritardo del volo: competenza nell'UE



Maître Silvia Marensi
Studio Legale Turci
silviamarensi@turcilex.it

La Corte di Giustizia dell'UE ha fornito delle precisioni sulla questione della giurisdizione competente nell'Unione, nell'ipotesi in cui un passeggero subisca un ritardo all'arrivo del volo, a seguito di un contratto concluso con una compagnia aerea, che prevede due

voli in coincidenza. Le sentenze rese dalla Corte di Giustizia dell'UE il 7 marzo 2018, nelle cause riunite C-274/16, C-447/16 e C-448/16 rispondono alle domande di pronuncia pregiudiziale, relative ai contenziosi in caso di ritardi subiti dai passeggeri di un aereo, proposte alla Corte, dalle giurisdizioni tedesche. **Il domicilio del convenuto situato in uno Stato terzo.** In una delle tre cause, un passeggero aveva concluso, con un compagnia aerea cinese, un contratto di trasporto per un volo Berlino-Pechino, con coincidenza a Bruxelles. Il volo verso Bruxelles si è svolto senza problemi, ma il passeggero non ha potuto imbarcarsi sul volo in partenza da questa città, a causa di un rifiuto ingiustificato all'imbarco. Il Giudice tedesco è stato adito per sollecitare un indennizzo, ma la sua competenza ha fatto oggetto di contestazione. La difficoltà era legata all'applicazione dell'articolo 5.1b) del Regolamento N°44/2001 del 22 dicembre 2000 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, il quale prevede che, in materia di prestazioni di servizi, una persona domiciliata sul territorio di uno Stato membro può essere attratta davanti alla giurisdizione dello Stato membro dove, in virtù del contratto, i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere forniti. Tuttavia, nel caso di specie, la compagnia aerea aveva sede in Cina, senza succursali nell'UE. La sentenza ne deduce, senza sorpresa, che la disposizione sopracitata, non si applica al convenuto domiciliato in uno Stato terzo e che, di conseguenza, occorre verificare se la competenza del Giudice tedesco adito è fondata sulla base del diritto internazionale privato tedesco, in quanto l'articolo 4 del suddetto Regolamento precisa che se il convenuto non è domiciliato nel territorio di uno Stato membro, la competenza è, in ogni Stato membro, definita dalla Legge di tale Stato. Da osservare che le stesse regole sono valide per l'applicazione del Regolamento Bruxelles I bis del 12 dicembre 2012. **L'indennizzo in caso di ritardo di un volo.** In un'altra delle tre cause in oggetto, una famiglia aveva prenotato, presso una compagnia aerea spagnola, dei biglietti in partenza da una città spagnola verso Francoforte, con

corrispondenza a Madrid. Il volo Madrid-Francoforte doveva essere effettuato dalla suddetta compagnia, mentre il primo volo era affidato ad un'altra compagnia spagnola. A causa di un ritardo del primo volo, la famiglia non ha potuto imbarcarsi sul secondo volo ed è stata costretta a prenderne un altro. La famiglia ha quindi adito il Tribunale tedesco per ottenere un indennizzo per il ritardo subito all'arrivo a Francoforte, con un conseguente dibattito sulla competenza di tale giurisdizione. Era nuovamente questione di comprendere i termini dell'articolo 5 del Regolamento Bruxelles I, ma, questa volta, del punto 1a) secondo il quale una persona domiciliata in un territorio terzo ad uno Stato membro, può essere attratta davanti alla giurisdizione di un altro Stato membro, ovvero, in materia contrattuale, davanti al Tribunale del luogo in cui l'obbligazione principale è stata o deve essere eseguita. Il quesito era pertanto il seguente: ai sensi dell'articolo 5.1a) la nozione "*materia contrattuale*", comprende l'azione dei passeggeri aerei volta ad ottenere l'indennizzo per il danno subito a causa del ritardo di un volo con coincidenza diretta, introdotta in applicazione del Regolamento N°261/2004 (che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato), contro il trasportatore aereo effettivo, il quale non è il contraente diretto del passeggero coinvolto? La sentenza risponde affermativamente a tale interrogazione in quanto: 1) tutte le obbligazioni nate da un contratto la cui non-esecuzione è invocata a sostegno dell'azione dell'attore devono indiscutibilmente essere considerate inerenti alla "*materia contrattuale*", 2) anche se l'applicazione dell'articolo 5 non esige la conclusione di un contratto tra due persone, esso presuppone, tuttavia, l'esistenza di un'obbligazione giuridica, liberamente, concessa da una persona ad un'altra, sulla quale l'attore fonda l'azione giuridica. Occorre, pertanto, dedurre che la regola di competenza prevista all'articolo 5.1a) si basa sulla causa dell'azione e non sull'identità delle parti (*Corte di Giustizia dell'UE, 15 giugno 2017, C-249/16*). L'articolo 3§5 del Regolamento

N°261/2004 precisa che il trasportatore aereo effettivo, che non ha concluso un contratto diretto con il passeggero, ma che esegue gli obblighi inerenti a tale Regolamento, è considerato agire in nome della persona che ha concluso il contratto con il passeggero. Pertanto il trasportatore aereo effettivo è colui che esegue le obbligazioni contratte nei confronti del passeggero; le quali nascono dal contratto di trasporto aereo. Conseguentemente, una domanda di indennizzo a seguito del ritardo di un volo effettuato da un trasportatore aereo effettivo deve essere considerata come fondata sul contratto di trasporto aereo concluso tra i passeggeri e la compagnia aerea contraente. Da osservare che le stesse regole sono valide per l'applicazione del Regolamento Bruxelles I bis. **La determinazione del luogo di esecuzione.** Nell'ultima causa, due persone avevano prenotato presso una compagnia aerea tedesca dei biglietti aerei per un volo Ibiza-Düsseldorf, con corrispondenza a Palma di Maiorca. A causa del ritardo del primo volo, i due passeggeri hanno ceduto il loro diritto ad indennizzo ad una società tedesca, la quale ha introdotto una causa in Germania contro il trasportatore aereo effettivo spagnolo che aveva effettuato il primo volo. La competenza del Giudice tedesco fu contestata. Da notare che nelle presente fattispecie, il Regolamento applicabile è Bruxelles I bis. La questione era determinare se, in presenza di un volo con coincidenza, il "*luogo di esecuzione*" del volo, ai sensi dell'articolo 7.1b) (identico all'articolo 5.1b) del Regolamento Bruxelles I) era il luogo di arrivo del secondo volo, in particolare nell'ipotesi in cui il trasporto sui due voli è realizzato da due trasportatori aerei diversi e tenendo conto del fatto che il ricorso per ottenere un indennizzo a causa del ritardo del suddetto volo con coincidenza è basato, secondo il Regolamento N°261/2004, su un incidente occorso sul primo volo effettuato dal trasportatore aereo che non ha concluso un contratto con i passeggeri coinvolti (stessa questione della causa precedente). In virtù dell'articolo 7.1b) sopracitato, è necessario ricercare il luogo di esecuzione dell'obbligazione. Cosa succede, però, quando i servizi sono forniti in più luoghi situati in diversi Stati membri? La Corte di Giustizia dell'UE ha già stabilito che il

luogo di esecuzione del contratto deve essere inteso come il luogo che garantisce il legame più stretto tra il contratto e la giurisdizione competente, il quale, in generale, si rivela essere il luogo della fornitura principale (*Corte di Giustizia dell'UE, 11 marzo 2010, C-19/09*). La Corte ha inoltre già deciso, relativamente, ad un volo diretto effettuato dal contraente del passeggero coinvolto, che il luogo di partenza e il luogo di arrivo dell'aereo devono essere considerati, entrambi, come i luoghi di fornitura principale del servizio oggetto del contratto di trasporto aereo, lasciando pertanto la scelta al passeggero di adire il Tribunale del luogo di arrivo o del luogo di partenza per sollecitare l'indennizzo per il ritardo subito, sul fondamento del contratto di trasporto e in applicazione del Regolamento N°261/2004 (*Corte di Giustizia 9 luglio 2009, C-204/08*). La sentenza del 7 marzo 2018, precisa che tale approccio è valido non solo per i casi di volo diretto effettuato del contraente del passeggero coinvolto, ma anche, *mutatis mutandis*, per quelli in cui: 1) la prenotazione unica comporta due voli con coincidenza, 2) il trasportatore aereo effettivo del volo in ritardo non ha concluso un contratto direttamente con il passeggero. Tale soluzione non può essere rimessa in discussione dal fatto che il trasportatore aereo effettivo, che non è il contraente diretto del passeggero coinvolto, garantisce unicamente il trasporto sul primo volo, in quanto il contratto di trasporto aereo relativo al volo con corrispondenza copre il trasporto dei passeggeri fino a luogo di arrivo del secondo volo. In conclusione, nel caso di un volo con coincidenza, il luogo di esecuzione del volo, ai sensi degli articoli 5 e 7 sopracitati, è il luogo di arrivo del secondo volo, qualora il trasporto sui due voli è effettuato da due trasportatori aerei diversi e il ricorso per ottenere l'indennizzo del pregiudizio subito a causa del ritardo è fondato sul l'incidente occorso sul primo volo effettuato dal trasportatore aereo non contraente con i passeggeri coinvolti, poiché, nell'ambito di accordi commerciali liberamente consentiti tra trasportatori aerei, il

trasportatore aereo effettivo, pur non avendo concluso un contratto con i passeggeri, è considerato agire in nome del trasportatore aereo che ha concluso il contratto con i passeggeri.

Luci e ombre dell'azione diretta del "vettore effettivo" nell'ordinamento giuridico spagnolo



dr. Felice Rubinacci
Studio Legale BBKA LEGAL
transport@bbkalegal.com

Con l'approvazione della Sesta Disposizione Aggiuntiva della Legge 9/2013, il legislatore ha introdotto nell'ordinamento giuridico spagnolo la c.d. "azione diretta del vettore effettivo", che si presenta come un eclettico modello ispirato alla normativa dei trasporti italiana (art. 7 ter, Dlgs. 286/2005) e francese (art. L. 132-8 del Codice di Commercio, che cristallizza la disciplina introdotta dalla c.d. "Loy Gayssot"). Ai sensi dell'articolo in commento, il legislatore ha previsto che nelle fattispecie di intermediazione nei contratti di trasporto terrestre, il vettore che effettivamente abbia eseguito il trasporto sarà titolare di azione diretta, per la parte impagata, nei confronti del committente principale e di tutti coloro che lo abbiano preceduto nella filiera, nel caso di mancato pagamento del prezzo del trasporto da parte del proprio vettore contrattuale. Sin dai lavori preparatori, la normativa di riferimento italiana e francese hanno guidato l'elaborazione della norma di cui si tratta, così come la giurisprudenza straniera ha adjuvato il giudice spagnolo nell'interpretazione giuridica (si veda, sul punto, il ragionamento seguito

dalla Corte di Appello di Saragozza, sentenza del 20 settembre 2016, n. 441, ECLI:ES:APZ:2016:1425). Ma oltre a quelle riflessioni proprie del diritto comparato, la disciplina in oggetto appare particolarmente rilevante se si considera la nuova garanzia di pagamento introdotta nel diritto dei trasporti, a favore del vettore effettivo (spagnolo ovvero straniero), nelle ipotesi in cui sia applicabile il diritto spagnolo. Va senz'altro rilevato che, essendo di recente introduzione, l'azione diretta ancora non ha acquisito quella auspicata stabilità giuridica sul piano sistematico e applicativo, presentando uno scenario non privo di zone d'ombra, seppur in parte illuminate dalla recente (e unica) pronuncia del *Tribunal Supremo* sulla materia (sentenza TS, del 24 novembre 2017, n. 644, ECLI:ES:TS:2017:4119). Un chiaro punto fermo della sentenza appena citata riguarda la definizione di "garanzia accessoria di pagamento" della presente azione, nel senso che il committente principale si presenta come "garante solidario", il quale potrà essere tenuto al pagamento a favore del vettore effettivo anche qualora abbia già saldato quanto dovuto al proprio vettore contrattuale. In tal senso, viene respinto un precedente orientamento giurisprudenziale, seppur minoritario (si veda, *inter alia*, la sentenza Tribunale Mercantile di Madrid, del 30 dicembre 2014, n. 380, ECLI:ES:JMM:2014:2869), e si conferma quanto sancito dalla Corte di Appello di Saragozza (*cit.*) nel senso che l'azione diretta contempla un sistema di possibile "doppio pagamento", salvo il diritto di regresso in capo al "garante". Ad ogni modo, sebbene il contenuto dell'azione appaia ben definito dal *Tribunal Supremo*, il regime di responsabilità del garante non gode della medesima qualità. Infatti, nella sentenza ci si riferisce, da un parte, ad un generico regime di "responsabilità

solidale”, e dall’altra, ad un “garante solidario” (che fa propendere per una figura più vicina a quella di un fideiussore, *ex lege*). Non si evince, quindi, se in capo al “garante” esista un *beneficium ordinis* o *excusionis*, ovvero se il garante possa essere tenuto al pagamento, insieme al vettore contrattuale, sin dal primo momento e senza il preventivo accertamento giudiziario dell’insolvenza del vettore contrattuale. Nella prassi, sebbene si proceda ad una preventiva (e necessaria) diffida ad adempiere nei confronti del vettore contrattuale (che si può muovere nella semplice via stragiudiziale), l’azione diretta viene presentata nei confronti di tutti i responsabili (*rectius*, garanti) in solido e nel medesimo atto, senza la preventiva escussione del patrimonio del vettore contrattuale. Ad ogni modo, tale azione è comunque preceduta dall’infruttuosa richiesta di pagamento al vettore contrattuale, considerando che il dettato legale richiede, comunque, il requisito del mancato pagamento, seppur senza l’escussione del patrimonio del vettore contrattuale. Per quanto riguarda la *legitimitas ad causam*, sembra evidente che la titolarità spetti (unicamente) al vettore effettivo, dovendosi escludere il diritto in capo a qualsiasi vettore contrattuale della filiera, così come la mera interpretazione letterale della norma suggerisce. Seppur va rilevato che sovente gli spedizionieri agiscono per azione diretta, almeno nelle fasi stragiudiziali e arbitrali, essendo, per tali attori, scongiurata la possibile condanna alle spese. Infatti, come già indicato in questa Rivista (*Lex Transporti*, Anno VI, giugno 2017, p. 2) nell’azione innanzi alle *Juntas Arbitrales de Transportes (JAT)* non è prevista la condanna alle spese in caso di soccombenza, motivo

per il quale spesso viene adita tale “giurisdizione” nel tentativo di recuperare il proprio credito, confidando in un possibile accordo extra processuale o, comunque, in possibili risvolti sul piano commerciale. Infatti, non è da escludere che il committente, edotto dell’insolvenza del proprio vettore contrattuale, possa instaurare, nel futuro, un rapporto commerciale con lo spedizioniere impagato. Ad ogni modo, sarebbe comunque auspicabile una attenta regolamentazione di tale fattispecie, o almeno un intervento giurisprudenziale sul tema, per evitare un abuso della gratuità dell’arbitrato. Quanto suggerito si giustifica anche alla luce del fatto che, allo stato attuale, la prassi arbitrale e giurisprudenziale è quella di dichiarare l’incompetenza dell’arbitrato in caso di esercizio di azione diretta, giacché la presunzione *ope legis* di clausola compromissoria varrebbe unicamente tra le parti del contratto di trasporto (vettore contrattuale e proprio sub vettore) e non opera tra il committente principale e il vettore effettivo, essendo, in tal caso, competente il *Juzgado Mercantil*. Ma la suddetta gratuità della procedura, spinge a favore dell’arbitrato, anche a causa di importanti questioni di carattere processuale. In primo luogo, qualora l’arbitrato dichiararsi la propria incompetenza, tale decisione (di rito) non pregiudica la proposizione della domanda innanzi al giudice competente. In secondo luogo, l’incompetenza sovente viene dichiarata in sede di decisione arbitrale e, quindi, a seguito della notificazione della domanda ai convenuti, con la conseguente possibilità che la controversia venga comunque risolta in via extra processuale. Infine (ma non di minore importanza), l’incompetenza arbitrale potrebbe anche essere superata per mezzo dell’accettazione tacita della

competenza *ex art. 56 L.E.C.* (codice di procedura civile spagnolo), fattispecie per la quale il convenuto non eccependo l’incompetenza, si costituisce in giudizio proponendo eccezioni di merito. Pertanto, sebbene esista pacifica giurisprudenza sull’incompetenza delle JAT, i motivi di cui sopra comportano che spesso l’azione diretta passi prima per la via arbitrale, nel tentativo che per mezzo di tale giurisdizione (gratuita e poco rischiosa) si riesca comunque ad ottenere il risultato atteso. Infine, come ultimo dato da analizzare sulla azione di cui si tratta e senza presunzione di esaustività, appare necessario risolvere la potenziale confusione che può provocare la parte finale della sentenza del *Tribunal Supremo*, nella quale si sancisce che “l’unica forma che possiede il committente per evitare di poter esser oggetto di tal tipo di azioni, è quella di vietare nel contratto di trasporto la sub vezione”. Rinviando ad altra sede considerazioni sui motivi che hanno spinto i giudici togati ad un (non richiesto) consiglio a favore dei committenti, va innanzitutto chiarito che sebbene il committente preveda nel contratto con il vettore il divieto di sub vezione, tale patto non avrà alcun effetto nei confronti del terzo (vettore effettivo) che comunque mantiene il diritto, *ex lege*, di agire nei confronti del committente. In caso contrario, ne risulterebbe pregiudicata l’intera *ratio* della norma. Pertanto, una miglior forma di evitare di esser oggetto di questo tipo di azioni, o meglio evitare di “pagare due volte”, è rappresentata da un controllo da parte del committente che il vettore contrattuale abbia pagato quanto dovuto al vettore effettivo, prima di procedere al pagamento.

INDEX

avv. Simona Coppola <i>Studio Legale Garbarino Vergani</i> dott.ssa Denise Tesconi <i>Studio Legale Garbarino Vergani</i>	La pesatura dei container alla luce della recente normativa	1
avv. Daniela D'Alauro <i>Studio Legale Turci</i>	Dove presentare le merci alla Dogana?	11
avv. Francesca D'Orsi <i>Studio Legale D'Orsi</i>	Estratto dal Diritto dei Trasporti	2
avv. Serena Giovidelli <i>Studio Legale</i> <i>Cimmino Carnevale De Filippis</i>	Reintegra del marittimo e risarcimento: come si calcola il danno?	17
Maitre Silvia Marensi <i>Studio Legale Turci</i>	Contenziosi con le compagnie aeree per ritardo del volo: competenza nell'UE	18
avv. Margherita Pace <i>Studio Legale Associato TDP</i>	ANSF - 27.12.2017 La circolare contenente l'iter per l'applicazione delle sanzioni in materia di violazione degli obblighi di sicurezza	8
avv. Claudio Perrella <i>Studio Legale LS LexJus Sinacta</i>	Legittimazione ad agire nei confronti del vettore in una recente ed innovativa decisione della Cassazione	7
avv. Fabio Pieroni <i>Studio Legale Siccardi Bregante & C.</i>	Il caso Maersk Tangier - l'appello -	10
dr. Gianbattista Poggi <i>Studio Poggi & Associati</i>	Le Royalties nella determinazione del valore ai fini IVA delle merci importate	15
avv. Barbara Pozzolo <i>Studio Legale Pozzolo</i>	Nautica da diporto: aggiornamenti giuridici, tecnici e fiscali. Novità e prospettive	13
avv. Chiara Raggi <i>Studio Legale Mordiglia</i>	La Corte di Giustizia Europea: sul "reclamo scritto" in caso di danneggiamento o perdita del bagaglio	12
Dr. Felice Rubinacci <i>Studio Legale BBKA LEGAL</i>	Luci e ombre dell'azione diretta del "vettore effettivo" nell'ordinamento giuridico spagnolo	20
avv. Giancarlo Soave <i>Studio Legale Soave</i>	Operazioni e servizi portuali: risvolti pratici	16
avv. Andrea Tracci <i>Studio Legale Associato TDP</i>	Costi minimi, a volte ritornano (2)	3
avv. Cecilia Vernetti <i>Studio Legale Camera Vernetti</i>	La Corte di Appello di Lecce conferma che nella polizza "ANADI" i danni non riparati non sono risarcibili	9

LexTrasporti

mensile di divulgazione del diritto dei trasporti - indipendente a diffusione gratuita

sito: www.lextrasporti.it - email: 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

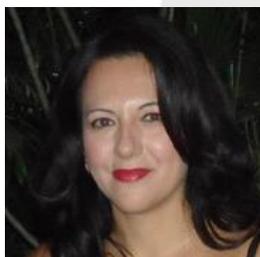
La nostra redazione



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 010.819243
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 010.819243
g.camera@slcamera.it



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



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

LT



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@ordineavvagenova.it



avv. Giancarlo Soave
 Via Goffredo Mameli, 1/2 - 16122 - Genova
 Tel.010.819039 010.819092
 Fax 010.810993
 Cell. +393488121894
avviancarlosoave@leqassinfo.it
 PEC studiolegalesoave@pec.leqassinfo.it



avv. Serena Giovidelli
Studio Legale
 Cimmino Carnevale De Filippis
 Via A. De Gasperi n. 55- 80133 Napoli
 Tel.081 5515138 - Fax 081 5515139
 Email: serena.giovidelli@ccda.it
 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 0DY_
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



avv. Martina Iguera
 Studio Legale Camera Vernetti
 Via Bacigalupo, 4/19 - 16122 Genova
 Tel.010.5530204 Fax 010.819243
m.iguera@slcamera.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**

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



0096-2284-4627
Lex Trasporti
rivista di diritto del trasporto
Indirizzo: Ufficio Editoriale
email: info@lextrasporti.com
Zona Rossa via Saccolupo 119
16122 - Genova
ISSN 2284-4627
Registrazione Tribunale di Genova
n. 82011 del 26/02/11
Editore/Dirigente responsabile
Luca Florenzano

Alphaca



Prossimo numero



Italia on Mobile



VISIT OUR WEBSITE WWW.LEXTRASPORTI.COM

Shipping and Insurance

Nuove frontiere:
Nuove opportunità, nuove esperienze, criticità e prospettive.

BLITZ LEGAL UNIVERSITARIA in Genova via Via Balbi, 40 - 16126, Genova - Italia

Venerdì, 26 maggio 2016
dalle ore 15.00 alle 18.00

Il programma del convegno prevede la presentazione di i saluti di Luca FLORENZANO direttore di "Lextrasporti" ad alcuni degli interventi:

Guglielmo CAMERA - Studio legale CAMERAVERNETTI
introduce e modera il convegno

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

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

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

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

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

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

la partecipazione è gratuita - alcuni interventi in lingua inglese



ed è valida per DUE CREDITI nell'ambito dell'assolvimento agli obblighi di formazione permanente professionale degli Avvocati e della formazione per gli Assicuratori.

Per ricevere informazioni contattare la segreteria cell. 3420429716 email info@lextrasporti.com