

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 Giovidelli, 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

Il CTU code: strumento di ausilio nel trasporto multimodale



avv. Simona Coppola
Studio Legale Garbarino Vergani
simonacoppola@garbamar.it

molti incidenti nel trasporto delle merci sono attribuiti a pratiche non corrette nell'imballaggio delle unità di trasporto merci, tra cui un fissaggio inadeguato del carico, sovraccarico e dichiarazione errata o incompleta del contenuto. La questione ha sempre destato grande attenzione soprattutto per i risvolti che una non corretta caricazione delle merci reca alla catena del trasporto e dell'approvvigionamento e sotto il profilo assicurativo. Allo scopo di dare una regolamentazione alla gestione ed imballaggio dei containers l'organizzazione marittima internazionale (IMO), l'organizzazione internazionale del lavoro (OIL) e la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) hanno redatto un codice di condotta globale non obbligatorio per la gestione e imballaggio di container per il trasporto marittimo e terrestre. Il codice, cosiddetto "CTU Code" è un aggiornamento delle linee guida IMO/ILO/UNECE del 1997 per l'imballaggio delle unità di trasporto merci; è stato revisionato negli anni più recenti e, solo pochi mesi fa, tradotto anche in lingua italiana a cura di Cisco allo scopo di renderlo di più facile ed

immediata fruizione da parte degli operatori italiani. Nel Codice CTU vengono fornite informazioni complete e riferimenti su tutti gli aspetti del carico e della messa in sicurezza delle merci in container e altri trasporti intermodali, tenendo conto dei requisiti di tutte le modalità di trasporto marittimo e terrestre. Il Codice CTU si applica alle operazioni di trasporto lungo l'intera catena di trasporto intermodale e fornisce indicazioni non solo a coloro che sono responsabili dell'imballaggio e della messa in sicurezza delle merci, ma anche a coloro che ricevono e disimballano tali unità. Affronta anche questioni come la formazione e l'imballaggio di merci pericolose. Il Codice CTU ha lo scopo di assistere l'industria, le organizzazioni dei datori di lavoro e dei lavoratori, nonché i governi nella formazione del proprio personale sullo stivaggio sicuro delle merci nei container. Molto interessante la lettura dei lavori preparatori al codice da cui emerge il lungo studio che commissione di redazione del codice ha effettuato negli anni. Molteplici sono i profili affrontati che vanno dalla caricazione di merce particolare a studi sulla stabilità della nave come anche delle piante e parassiti che possono creare danni o inquinamento sia nel trasporto che all'arrivo della merce a destino. Nei lavori preparatori alla stesura del codice si trovano infatti illustrazioni di specie ("parassiti" e/o "specie aliene invasive") che possono essere trasportate da uno Stato ad un altro seguendo le osservazioni a livello internazionale del CTU code. Una singola specie innocua in un territorio può diventare nociva se trasportata in maniera inadeguata o contaminante per il resto del carico. Nei lavori preparatori del CTU code si rinvengono, altresì, studi sulla vitalità dell'organismo (e/o dalla sua unità

riproduttive) all'arrivo in una nuova sede, nonché le condizioni ambientali dell'ecosistema ricevente. Il Codice CTU potrebbe essere utilizzato anche come base di riferimento per le normative nazionali e diventare un modello di legislazione armonizzata a livello internazionale nell'ambito del trasporto multimodale venendo a colmare una evidente lacuna nella legislazione nazionale in tema di sicurezza del trasporto di merci sui diversi mezzi di trasporto.

Estratto dal diritto dei Trasporti: limiti applicativi della convenzione di Montreal del 1999 in riferimento al trasporto aereo di cortesia" nota di Fabrizio Toneatto su Cassazione sez. III 13 dicembre 2019 nr. 32778



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

nel numero 1/2021 della rivista diritto dei trasporti a pagina 272

c'è la nota a sentenza di Fabrizio Toneatto su CORTE DI CASSAZIONE, SEZ. III, 13 DICEMBRE 2019 N. 32778. In seguito ad un sinistro aereo, dal quale derivava la morte di un passeggero imbarcato a titolo di cortesia, i parenti della vittima incardinavano un procedimento, al fine di vedere condannata la società vettrice Nord Est Aeroservizi s.r.l. (manlevata dalla propria compagnia assicurativa Vittoria Assicurazioni s.p.a.) al risarcimento dei danni. A fronte della intervenuta condanna di primo grado, la parte soccombente proponeva appello, deducendo che, ai sensi dell'art. 35 della Convenzione di Montreal, era spirato il termine di prescrizione biennale per l'esercizio dei diritti connessi al trasporto aereo in questione. Anche il giudice di secondo grado, tuttavia, riconosceva la responsabilità della compagnia vettrice, rideterminando, peraltro, gli importi in aumento ed escludendo l'applicabilità al caso di specie della Convenzione di Montreal del 1999. La Vittoria Assicurazioni s.p.a. ricorreva per Cassazione, lamentando, in particolare, la violazione degli articoli 29, 30 e 35 della Convenzione di Montreal, nonché dell'art. 941 c. nav., per avere la Corte territoriale erroneamente escluso la fattispecie del trasporto amichevole (o di cortesia) dall'area di operatività della Convenzione di Montreal. Il trasporto amichevole (o di cortesia), in quanto reso al di fuori di ogni obbligo di prestazione, siccome non inquadrato in alcun contesto negoziale, o comunque genericamente obbligatorio, bensì governato dai principi della responsabilità extracontrattuale, sfugge all'applicazione della Convenzione di Montreal. La sentenza offre l'occasione per compiere un'analisi approfondita della disciplina positiva afferente alla fattispecie del trasporto amichevole ovvero di cortesia, con particolare riferimento all'ambito aeronautico. Giova ricordare come fa anche l'annotatore che la pressoché unanime dottrina, affiancata da altrettanto consolidata giurisprudenza, abbia da tempo convenuto come all'ipotesi del trasporto gratuito sia del tutto sovrapponibile la disciplina prevista per il trasporto oneroso. Detta estensione della disciplina sulla responsabilità anche ai trasporti gratuiti, viene in buona sostanza giustificata dal legislatore alla luce del rilievo fondamentale riconosciuto dall'ordinamento alla tutela dell'integrità

della persona che non può di certo dipendere dalla dazione di un corrispettivo quale controprestazione contrattuale. Diverso è il caso del trasporto prestato a titolo di cortesia o amicizia; in questo caso, come giustamente osservato nella nota a sentenza, non viene in rilievo l'elemento caratterizzante il trasporto oneroso, cioè a dire l'interesse patrimoniale all'esecuzione del trasferimento, assume viceversa carattere determinante la circostanza che nel trasporto di cortesia non sia rinvenibile un interesse giuridicamente apprezzabile del vettore, meritevole in quanto tale di tutela secondo l'ordinamento giuridico. Ed infatti, l'elemento caratterizzante questo tipo di trasporto è che il trasferimento avviene infatti per ragioni di amicizia, cordialità, di convenienza sociale, di cortesia o altro. La dottrina riporta, a titolo esemplificativo, alcune casistiche che consentono di ricondurre un trasporto all'una od all'altra categoria; sussiste, infatti, un trasporto amichevole nelle ipotesi di trasporto effettuato dai familiari, amici ed autostoppisti, integrando viceversa un trasporto gratuito altre ipotesi quali il trasporto organizzato dal datore di lavoro per condurre allo stabilimento e riportare da questo alle proprie case i dipendenti, ovvero il trasporto organizzato da un istituto scolastico in favore dei propri allievi. Come correttamente osservato nella nota a sentenza, sono rare nella legislazione nazionale, le previsioni che disciplinano specificatamente la responsabilità derivante da sinistri intervenuti nel corso di trasporti amichevoli. Invero, l'unica espressa previsione in tal senso è data dall'art. 414 c. nav. (5) la quale, citando espressamente in rubrica il termine amichevole con riguardo al trasporto, enuncia la responsabilizzazione del vettore per i sinistri alla persona del passeggero onerando quest'ultimo della dimostrazione circa il dolo ovvero la colpa grave del primo. Nell'ambito del trasporto terrestre, la giurisprudenza di legittimità ha riconosciuto l'applicabilità dell'art. 2054 c.c. – ben più vantaggioso in termine di onere della prova – non solo ai trasporti onerosi e gratuiti, ma parimenti ai trasporti amichevoli ovvero di cortesia, ciò probabilmente può ricondursi alla frequenza con la quale si realizzano trasporti amichevoli su strada, frequenza

sicuramente meno intensa nell'ambito del trasporto aereo. In questo caso, infatti, a fronte di un sinistro durante un volo svolto a titolo di cortesia o amichevole, troverà applicazione la norma generale di regolazione della responsabilità extracontrattuale ex art. 2043 c.c. non essendo peraltro consentita l'applicazione analogica ne dell'art. 414 c. nav., e nemmeno dell'art. 2054 c.c. posto il riferimento dello stesso ai soli veicoli stradali. Pertanto, spetterà al soggetto danneggiato la prova della colpa o del dolo del vettore. Per quanto concerne il regime prescrizione applicabile, lo stesso dovrà giocoforza rifarsi al termine quinquennale previsto per la responsabilità aquiliana di cui all'art. 2947, comma 1, c.c., salvo che il fatto non costituisca reato con una previsione prescrizione più lunga. Ciò rimarcato con riguardo alla disciplina applicabile al trasporto amichevole o di cortesia, conviene ora volgere brevemente lo sguardo alla disciplina applicabile al trasporto oneroso, in particolare nell'ambito aeronautico; com'è noto, sotto tale profilo, la normativa nazionale art. 941 c. nav opera un rimando alla disciplina comunitaria ed internazionale uniforme ovvero la Convenzione di Montreal del 1999. Tale convenzione si applica a tutti i voli internazionali di persone (e di cose), a titolo oneroso ovvero a titolo gratuito, purché operati da imprese di trasporto aereo, il cui luogo di partenza e di destino, siano collocati sul territorio di due Stati contraenti e comunque, in forza del rinvio operato dal 941 c. nav, trova altresì applicazione, quale disciplina di diritto interno, ai voli tra aeroporti localizzati sul territorio italiano. Alla luce di ciò, si può ritenere convincente l'approdo interpretativo a cui è giunta la Corte proprio con riguardo al campo di applicazione della Convenzione, mentre, condividendo l'impostazione della nota a sentenza, meno convincente risulta il ragionamento consequenziale al quale giunge la Corte con riferimento ai profili legati alla qualificazione in termini di prescrizione del termine previsto dall'art. 35 della Convenzione di Montreal. Invero, l'art 35, invocato anche dalla società ricorrente, dispone che l'azione di responsabilità venga avviata, a pena di decadenza, entro due anni dal momento in cui il volo è giunto a destinazione o dal giorno in cui l'aeromobile avrebbe dovuto arrivare, o

in cui il trasporto si è interrotto. Il punto, come noto, è dibattuto la dottrina italiana, ma al di là della disamina dottrinale sicuramente interessante, l'introduzione dell'art. 949 ter c. nav. – ancorché rubricato prescrizione - dispone che i diritti derivanti dal contratto di trasporto di persone (e di bagagli) siano assoggettati alle norme sulla decadenza previste dalla normativa internazionale richiamata dall'art. 941 c. nav. e su questo oggi, ovviamente, si concentra l'attenzione della dottrina. Secondo la dottrina infatti la norma, per come articolata, pare escludere l'applicabilità delle norme sulla prescrizione durante il periodo precedente alla scadenza del termine di decadenza, salvo sguarnire di disciplina l'ipotesi in cui, ad esempio, la decadenza sia stata impedita; in tale ultima evenienza, infatti, sussistono dubbi sulla sorte dei diritti non decaduti e per i quali non troverebbero applicazione le disposizioni sulla prescrizione. Per altro verso, si è fatto notare come nella relazione di accompagnamento al d.lgs. 15 marzo 2006 n. 151, di riforma della parte aeronautica del codice della navigazione il legislatore abbia esplicitamente affermato che il termine previsto dalla Convenzione di Montreal deve intendersi di natura decadenziale; cionondimeno, al fine di evitare che il termine di prescrizione interno si sovrapponga a quello di decadenza previsto dalla Convenzione, si è ritenuto di stabilire che non solo le azioni, ma anche i diritti, siano soggetti alla decadenza fissata dalla Convenzione.

Court of Appeal in materia di certificazione di qualità "final"



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

na recente ed importante decisione della Court of Appeal nel caso Septo Trading Inc. v. Tintrade Limited (2021) si è pronunciata su temi di grande rilievo

pratico nel trading di commodities, in un contenzioso avente ad oggetto le pattuizioni relative alle specifiche qualitative di un carico di olio combustibile. Le parti avevano stipulato un contratto di vendita via e-mail con un Recap delle intese raggiunte che conteneva, tra l'altro, il richiamo alle BP (British Petroleum) 2007 General Terms and Conditions for FOB Sales. Il Recap prevedeva che il certificato di qualità emesso al porto di caricazione fosse vincolante per le parti, in assenza di "fraud or manifest error". La clausola intitolata "Determination of Quality and Quantity" in particolare recitava: "As ascertained at loadport by mutually acceptable first class independent inspector, or as ascertained by loadport authorities and witnessed by first class independent inspector (as per local practice at time of loading). Such result to be binding on parties save fraud or manifest error. Inspection costs to be shared 50/50 between buyer/seller." Lo stesso Recap tuttavia prevedeva l'applicazione dei BP Terms "where not in conflict with the above". Le BP 2007 GTC prevedevano che i certificati qualitativi fossero vincolanti e non appellabili ma solo "for invoicing purposes", ammettendo dunque che le risultanze del certificato fossero contestabili, fermo l'obbligo del pagamento del prezzo di acquisto, e dunque parte acquirente avesse la possibilità di sollevare eccezioni e contestazioni relative al rispetto delle specifiche contrattuali. Il certificate of quality emesso al porto di caricazione aveva attestato che il carico era conforme alle specifiche, ma era stato rigettato da parte acquirente. Nel giudizio sorto a seguito della contestazione era stato accertato che la merce effettivamente non rientrava nelle specifiche pattuite. In primo grado il Tribunale aveva ritenuto che parte acquirente avesse diritto di sollevare contestazioni, riconoscendo un risarcimento nell'ordine di 3 milioni di dollari. A seguito della impugnazione della sentenza di primo grado la Corte d'Appello, alla luce di una ricca e dettagliata disamina di tutta la casistica disponibile, con approccio di grande pragmatismo, ha ritenuto che fosse quanto meno poco plausibile che le

parti avessero voluto attribuire carattere vincolante al certificato negando allo stesso tempo tale portata attraverso l'incorporazione dei

BP Terms. La Corte in particolare ha affermato "if the parties' intention was to provide that the quality certificate would not be binding in any real sense, they went about it in a very strange way, first by saying in the Recap that it would be binding and then by providing something different in standard conditions which would be argued to qualify and not to nullify what was said in the Recap". Il caso riecheggia le questioni emerse in un altro recente contenzioso (Aston SA v Louis Dreyfus Commodities Suisse SA 2015) che ha reso parimenti evidente la delicatezza e la complessità delle questioni che possono sorgere in relazione all'accertamento delle specifiche contrattuali della merce in presenza di pattuizioni contraddittorie o mal coordinate. Nel caso in parola in particolare il quadro era reso complesso dal richiamo ai GASC Tender Terms con riguardo alla qualità della merce, che contenevano la clausola: Inspection: Weight, quality and condition final at time and place of loading as per relevant GASC tender. Buyers right to appoint a first class GAFTA approved surveyor. Should there be a major discrepancy between the two analysis results carried out by the two surveying companies then a first class GAFTA approved third surveyor (to be mutually agreed upon) should act as arbitrator. Il richiamo al formulario GAFTA 49 determinava l'applicazione della clausola 19 che recita: "Samples shall be taken at time and place of loading. The party shall appoint superintendents for the purposes of supervision and sampling of the goods, from the GAFTA register of superintendents. Unless otherwise agreed, an analyst shall be appointed from the GAFTA register of analysts." Il contenzioso è sorto in considerazione del fatto che il surveyor nominato dai compratori alla caricazione non era "GAFTA approved", e sulla base del certificato emesso alla caricazione i compratori avevano rigettato il carico. Negli arbitrati GAFTA di primo e secondo grado sono emerse con chiarezza le gravi incertezze che sul piano interpretativo possono sorgere per effetto di un assemblaggio non sufficientemente attento di pattuizioni configgenti in materia di campionamento ed accertamento delle specifiche qualitative. Le decisioni confermano la grande diffusione di tali pattuizioni nei contratti

di vendita internazionale di commodities, e l'importanza di stabilire senza margini di ambiguità se il certificato sia final e non contestabile. Si discute da tempo infatti se la natura vincolante dei certificati sia assoluta o incontri invece dei limiti, e se siano in particolare configurabili situazioni in cui, pur in presenza di un certificato previsto dal contratto come "final and binding" che attesta la conformità della merce il compratore possa ugualmente contestare la quantità o la qualità della merce consegnatagli.

Ordinanza Corte di Cass. 15 ottobre 2021 n. 28353 – Sicurezza sul lavoro in tema di trasporto ferroviario di merci



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

Recentemente, in data 15 ottobre 2021, è stata pubblicata una importante pronuncia della Corte di Cassazione in tema di obbligo di osservanza delle norme che tutelano la sicurezza sul luogo di lavoro. L'ordinanza in esame interessa l'ambito del trasporto ferroviario di merci, in quanto l'oggetto della diatriba è stato stabilire se fosse stato legittimo o meno il rifiuto dell'equipaggio assegnato a un convoglio cargo di viaggiare in formazione asseritamente non consona all'incarico. In particolare, nel 2012, due dipendenti del vettore ferroviario si rifiutarono di condurre il convoglio merci con il modulo di 'equipaggio misto' (ossia con a bordo un macchinista e un Tecnico Polifunzionale Cargo) senza l'ausilio di un altro macchinista qualificato alla conduzione del treno. La figura del Tecnico Polifunzionale Cargo e le modalità di composizione dell'equipaggio del treno merci sono specificate nell'accordo sindacale, sottoscritto in data 17 novembre 2010, da FS Spa, Trenitalia Spa, Federtarporto/Agens e le

organizzazioni sindacali del settore. Tale carta venne adottata al fine di rispondere in modo più competitivo alle richieste di liberalizzazione del mercato provenienti dalla Unione Europea. Al fine di contenere i costi e rendere il servizio del trasporto merci più snello e dinamico, venne prevista la possibilità della conduzione dei treni cargo o in modalità di equipaggio misto – composto da un macchinista e da un Tecnico polifunzionale – o con l'equipaggio a due macchinisti. Le due ipotesi operative previste, una più snella e una più tecnica, sono alternativamente adottabili a seconda degli orari di viaggio del convoglio e a seconda della tipologia dello stesso, così come stabilito nell'accordo di settore al quale si rimanda. Riassuntivamente, il Tecnico Polifunzionale Cargo, ha competenze limitate, acquisite attraverso una serie di abilitazioni ad hoc, ed elencate nell'accordo del 17 novembre 2010. La sua è una attività di supporto ed ausilio al macchinista, in completa osservanza delle norme di sicurezza del settore, che prevede la possibilità di gestire, ad esempio, il materiale rotabile, la formazione dei convogli, le manovre degli scambi e i segnali di istradamento. Per quel che concerne la conduzione del treno, egli può solo guidare i mezzi di trazione da manovra negli scali ferroviari o stazioni e, in caso di emergenza, supportare il macchinista in fase di arresto ed immobilizzo del mezzo. Come anche osservato dalla Corte di Cassazione nella ordinanza oggi in esame, non è prevista tra le facoltà operative del Tecnico Polifunzionale, la possibilità di condurre il convoglio, nemmeno in caso, ad esempio, di malore del macchinista e al fine di recarsi nella stazione più vicina o comunque per raggiungere un tratto ferroviario che consenta l'arresto del mezzo in sicurezza. Per tali motivi, nel caso che ci occupa, verificato che le condizioni del trasporto che interessava i due dipendenti nel 2012, non consentivano, effettivamente, il ricorso al regime misto per l'equipaggio viaggiante, i Giudici di merito accoglievano le doglianze di questi ultimi, annullando la sanzione disciplinare alla quale erano stati sottoposti ossia la sospensione di tre giorni dal servizio dal lavoro e dalla retribuzione. La sentenza della Corte di Appello di Bologna n. 634 del 19 giugno 2017 è stata da ultimo impugnata dal

vettore/datore di lavoro che, nel proprio ricorso, lamentava, sinteticamente, che la scelta dei due operatori fosse stata una decisione senza fondamento, basata su motivi irrilevanti che non giustificavano il loro inadempimento contrattuale, che i due dipendenti avrebbero dovuto provare quale sarebbe stata la pericolosità di viaggiare in formazione mista in riferimento al viaggio specifico, che - anche se l'art. 51 lett. H del CCNL Attività Ferroviarie del 2003 è previsto che il lavoratore non debba eseguire l'ordine inerente alle proprie mansioni 'quando la sua esecuzione possa comportare la violazione di norme penalmente sanzionate' – l'omissione colposa di tutele antinfortunistiche non sarebbe ascrivibile al lavoratore che esegua l'ordine ricevuto nel rispetto dei regolamenti, ma unicamente al datore di lavoro. La Corte di Cassazione con l'ordinanza del 15 ottobre ha rigettato il ricorso in questione, ribadendo, in principio, due orientamenti generali ormai ben consolidati in tema di lavoro subordinato ossia che il datore di lavoro, al fine di garantirne la sicurezza, è tenuto ad adottare ed osservare tutte le misure specifiche, per il settore che lo interessano, al fine di tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori d'opera (Art. 2087 c.c.) nonché che la violazione di tale obbligo legittima i lavoratori a non eseguire la prestazione, eccettuando, ai sensi dell'art. 1460 c.c. l'altrui inadempimento (C. Cass. N. 10553/2013 inter alia). Dal rifiuto del lavoratore di operare in contrasto con la normativa a tutela della sicurezza non può certamente derivare, secondo la Corte, alcuna sanzione 'conservando, al contempo, il diritto alla retribuzione in quanto non possono derivargli conseguenze sfavorevoli in ragione della condotta inadempiente del datore (Cass. N. 6631/2015). In tema della prova della inadempienza, la Corte ribadisce che è semmai onere del datore di lavoro dimostrare di aver rispettato le norme stabilite per l'attività lavorativa richiesta e tutte le misure che sono previste per la peculiarità del singolo caso coinvolto. Sicché, nella fattispecie peculiare della conduzione del treno merci, essendo il Tecnico Polifunzionale Cargo, come abbiamo visto, non abilitato alla conduzione del convoglio, ma solo, eventualmente, in caso di emergenza, ad assicurarne la frenata in sicurezza, e che

in quello specifico caso rilevasse tale eventualità per la peculiarità del trasporto in questione, la Corte conferma la appellata sentenza di merito rigettando le doglianze del ricorrente. Concludono, gli ermellini, che in aderenza all'art. 51 del CCNL Attività Ferrovie del 16 aprile 2003, è previsto che 'il lavoratore, anche quando gli sia rinnovato per iscritto un ordine attinente anche alla esplicazione delle proprie funzioni o mansioni, 'non deve comunque' eseguirlo 'quando la sua esecuzione possa comportare la violazione di norme penalmente sanzionate'. Da ciò ne consegue che il lavoratore assume in questo caso una posizione di vera e propria garanzia che ribalta sullo stesso un vero e proprio onere di astenersi nel momento in cui l'ordine lavorativo impostogli potrebbe causare un danno alla salute pubblica. La conduzione di un treno è infatti una attività altamente tecnica e qualificata che, se effettuata non conformemente alle norme di sicurezza del settore, comporta chiaramente conseguenze a livello non solo lavorativo, ma anche di sicurezza generale. Di talché il personale viaggiante deve imporre l'osservanza della normativa di settore ed è titolare di 'una posizione rilevante ai sensi dell'art. 40 secondo comma cod. pen, per il quale 'non impedire un evento che si ha l'obbligo giuridico di impedire, equivale a cagionarlo'. Dunque, correttamente, la Corte di Cassazione ribadisce e stigmatizza il concetto per il quale l'osservanza della normativa della sicurezza del settore ferroviario, in tema di conduzione dei convogli, non solo involve il tema dei diritti dei dipendenti, ma coinvolge il dovere ed obbligo di questi ultimi di rifiutarsi, a tutela della salute pubblica, di effettuare le loro mansioni in assenza dell'osservanza da parte del datore di lavoro della normativa relativa.

**Si può “cambiare
idea” in causa,
chiedendo
l’indennizzo per
avaria particolare, in**

luogo di quello per perdita totale: la Corte d’Appello di Trieste dice di no



avv. Cecilia Vernetti
Studio Legale Camera Vernetti
c.vernetti@cameravernetti.com

Con la sentenza n. 387/2021 la Corte d’Appello di Trieste, in riforma alla sentenza n. 350/2019 del Tribunale di Pordenone, ha respinto la richiesta di indennizzo dell’assicurato nei confronti della compagnia di assicurazione per i danni occorsi ad un natante, a seguito di un’avaria la motore e successivo incaglio. La sentenza di prima grado era stato oggetto di gravame da parte della compagnia, laddove il giudice di prime cure aveva accolto la domanda di ristoro per i danni subiti dall’imbarcazione dall’assicurato, senza considerare che quest’ultimo, pur avanzando richiesta di indennizzo per perdita totale, aveva ommesso di attivare la procedura di abbandono, di cui all’art. 543 cod.nav., nonché di provare la sussistenza dei presupposti per reclamare la perdita totale (presupposti che erano anzi stati esclusi da una prima CTU svoltasi in primo grado). Infatti, a fronte delle corrispondenti eccezioni sollevate dalla compagnia durante il giudizio di primo grado, l’assicurato solo in sede di precisazione delle conclusioni aveva avanzato una subordinata richiesta di indennizzo per avaria particolare, tanto che la causa era stata rimessa in istruttoria dal Giudice di prime cure, al fine di disporre l’esperienza della CTU, questa volta sul quantum dei danni parziali, in esito alla quale la domanda dell’assicurato per danni parziali era stata accolta dal Tribunale. Avverso detta sentenza, proponeva appello la compagnia, sostenendo, tra l’altro, che l’azione di avaria particolare fosse stata svolta tardivamente, realizzando in sostanza una mutatio libelli effettuata ben oltre i termini di cui all’art. 183 c.p.c. e che, in ogni caso, l’azione di avaria particolare fosse preclusa dal fatto che l’assicurato non avesse provveduto ad effettuare le riparazioni, come richiesto dalla polizza, ai fini della liquidazione dell’indennizzo. La Corte di Appello di

Trieste, in riforma della sentenza di primo grado ha così statuito: “venendo ora al sesto motivo di doglianza, esso è invece fondato. Va osservato che nella citazione introduttiva, l’attore fece chiaro riferimento alla sola ipotesi della perdita del natante, come è desumibile arguire dal passo in cui si afferma che il natante assicurato, successivamente recuperato, ha subito danni di gravità tale da renderlo non recuperabile, dalla documentazione fotografica allora allegata, dal riferimento al valore del bene come fosse superiore al massimale assicurato e dalle conclusioni poi nelle quali si dice che “i danni subiti dal natante (perdita totale del mezzo) superano il massimale” e si indica appunto un valore pari al solo massimale di polizza.

Dette asserzioni, valutazioni e richieste non sono state mutate e/o corrette e/o integrate nelle ben tre diverse memorie ex art. 183, c.p.c., depositate in corso di causa [...] e solo in sede di precisazione delle conclusioni l’appellato fece invece riferimento in subordine alla necessita di quantificare i danni non da perdita chiedendo un supplemento di perizia, sicché corretto è quanto notato in I grado, da subito, ed in appello dalla Compagnia assicuratrice sul fatto e, cioè, che tardivamente si è ampliato il tema del contendere in modo inammissibile in questo giudizio, dato che la domanda attorea andava riferita solo al caso della perdita dell’imbarcazione e non anche a quello dei danni e/o delle avarie e dei relativi costi di riparazione. Errata risulta allora l’ordinanza di rimessione in istruttoria della causa del primo Giudice, perché la domanda di ristoro dei danni ai sensi dell’art. 13, lettera A), del contratto assicurativo, proposta solo in sede di precisazione delle conclusioni dall’attore non era una specificazione della più generica domanda risarcitoria proposta in causa ma un di più ed altro, proprio per i precisi ed esclusivi riferimenti fatti dall’attore al caso solo della perdita del natante e non ad altro”. Inoltre, sul punto relativo alla non risarcibilità dei danni non riparati in caso di avaria particolare, la Corte, ribadendo un indirizzo che può ormai dirsi univoco e costante, ha così ritenuto: “Coglie peraltro pure nel segno, rendendo a questo punto risolutiva la notazione, il nono motivo di gravame, quello cioè riferito all’art. 20 delle condizioni generali di polizza, secondo cui “nella liquidazione dei danni parziali sono

ammesse a risarcimento solo le riparazioni sostenute e quelle accessorie rese necessarie dalle riparazioni stesse". Sul profilo dell'esegesi letterale è evidente il riferimento alle spese effettivamente sostenute (e solo ad esse) e non si vede motivo per derogare a detto criterio, invero prevalente; non va sottaciuto che il caso di specie è infatti stato ricondotto all'ipotesi di danni parziali dal primo Giudice alla luce del testo dell'art. 13, sub A di polizza (garanzia massima, come qui, in cui si fa cenno espresso ai danni parziali...). Suffragio a detto rilievo è fornita dalla c.t.u. redatta in I grado ove essa dà atto che lo scafo dell'imbarcazione era alato su invaso, riparato ed in corso di allestimento; agevole notare che, se come è evidente le riparazioni erano in essere, l'attore avrebbe ben potuto ed anzi dovuto documentare e/o provare le relative spese, ma di un tanto non vi è traccia in causa. L'art. 20 di polizza impone quindi per i danni de quibus un onere di allegazione e prova che non è stato assolto in questo giudizio".

Il caso Galtrade v. BP Oil International Ltd [2021]

avv. Martina Iguera

Studio Legale Camera Vernetti

m.iguera@cameravernetti.com



nell'ottobre del 2018, B.P. vendeva a G. quattro partite di olio combustibile proveniente da distillazione primaria a basso contenuto di zolfo (SRFO) che l'acquirente avrebbe dovuto rivendere a terzi. Il contratto era regolato dalle Condizioni Generali di B.P. per la compravendita di prodotti petroliferi e conteneva una clausola che descriveva le caratteristiche qualitative proprie del prodotto ordinato. Una volta sbarcato il carico, le parti accertavano che le prime due partite di prodotto non erano conformi alle specifiche stabilite contrattualmente; tuttavia, a seguito di trattative, il carico veniva accettato a fronte di uno sconto sul prezzo di entrambe le partite. Anche la terza partita, una volta giunta a destino, veniva

esaminata e risultava fuori specifica dal momento che aveva un contenuto di zolfo pari al 1.53%, a fronte di un massimo contrattualizzato pari all'1.30%. L'acquirente rigettava, quindi, il carico sostenendo che si trattasse di prodotto radicalmente diverso rispetto a quello ordinato. Il venditore, pur contestando il diritto dell'acquirente di rigettare il carico, accettava la restituzione del carburante che veniva miscelato e rivenduto ad una società statunitense. L'acquirente citava, quindi, in giudizio il venditore chiedendo il risarcimento del nolo corrisposto al vettore marittimo e delle controstallie, danni che considerava conseguenti all'inadempimento contrattuale del venditore che aveva venduto un carico fuori specifica. Il venditore, da parte sua, sosteneva che il danno fosse causato dall'illegittimo rifiuto del carico da parte dell'acquirente che, a suo avviso, doveva considerarsi una "repudiatory breach", ossia un inadempimento tanto grave da permettere alla parte che lo ha subito di agire alternativamente per il risoluzione o l'adempimento del contratto salvo, in ogni caso, il risarcimento dei danni, e promuoveva, a sua volta, un reclamo per il risarcimento dei costi relativi alle operazioni necessarie per miscelare il carico e venderlo a un terzo. Al fine di dirimere la controversia, la Corte ha preliminarmente valutato se la clausola relativa alle caratteristiche del carico fosse una "condition" o un "intermediate/innominate term". Il diritto dei contratti inglese prevede, infatti, che esistano tre tipi di termini contrattuali: i cd. "intermediate/innominate terms", le "conditions" e le "warranties". La distinzione è significativa considerato che l'ordinamento anglosassone pone a tutela della parte che ha subito l'inadempimento contrattuale rimedi diversi, a seconda che l'inadempimento riguardi un "intermediate/innominate term", una "condition" o una "warranty". In particolare, nel caso in cui non venga rispettata una "condition" la parte che ha subito l'inadempimento ha il diritto di risolvere il contratto e di richiedere il risarcimento dei danni. Nel caso in cui, invece, non venga rispettato un "intermediate/innominate term" è necessario valutare se l'inadempimento sia "repudiatory" - ossia se privi la parte incolpevole sostanzialmente di tutti i

benefici che la stessa avrebbe ottenuto dall'adempimento del contratto, secondo una definizione coniata per la prima volta nel caso Hong Kong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (1962). Nel caso in cui si tratti di "repudiatory breach", i rimedi sono gli stessi rispetto all'inadempimento di una "condition". Nel caso in cui, invece, l'inadempimento non sia "repudiatory", la parte incolpevole non ha diritto di risolvere il contratto e può richiedere solo il risarcimento dei danni. Considerato che, dalla semplice lettura della clausola, non si poteva ricavare con certezza la sua natura di "innominate/intermediate term" o di "condition" la Corte fece ricorso all'interpretazione della clausola sulla base delle circostanze del caso di specie, ponendo particolare attenzione non solo al tenore letterale delle clausole, ma anche a valutazioni di carattere commerciale, economico e relative al tipo di prodotto commercializzato. Innanzitutto, la clausola in merito alle specifiche del carico non fosse stata formulata come una condizione, ma piuttosto come un riepilogo delle caratteristiche che normalmente connotano quel tipo di prodotto; inoltre, non era stato previsto alcun diritto a risolvere il contratto nel caso in cui le caratteristiche del prodotto non fossero state conformi a quanto contrattualmente stabilito. La Corte valutò, inoltre, che il contratto non chiariva il confine oltre il quale un carico non conforme alle caratteristiche concordate fosse inaccettabile e la circostanza risultava difficile da comprendere anche considerato che le due partite precedenti, pur essendo fuori specifica, erano state accettate a fronte del pagamento di un corrispettivo minore. Inoltre, entrambe le parti commerciavano abitualmente prodotti petroliferi e avevano la capacità di immettere sul mercato prodotti miscelati minimizzando i danni. La Corte concluse, quindi, che le clausole in merito alle caratteristiche del carico non erano "conditions" ma "innominate/intermediate terms" e, pertanto, sebbene il carico non rispettasse le specifiche contrattuali, l'acquirente non aveva il diritto di risolvere il contratto e, quindi, di rigettare il carico. Una volta stabilito che le specifiche erano "intermediate terms" la Corte concluse che la vendita di un carico

fuori specifica non configurava un inadempimento “repudiatory” e, pertanto, l’acquirente non aveva il diritto di rigettare il carico dal momento che le caratteristiche del prodotto venduto non erano sostanzialmente diverse dalle specifiche contrattualizzate e l’acquirente avrebbe potuto rivenderlo, una volta miscelato, mitigando i danni senza troppe difficoltà. Di conseguenza, la Corte rigettò il reclamo per danni formulato da G. perché i costi relativi al pagamento del nolo del vettore marittimo e le controspese, erano stati inutilmente sostenuti dall’acquirente a causa del suo illegittimo rifiuto del carico. Per quanto riguarda la domanda riconvenzionale del venditore, a B.T. venne accordato un risarcimento per i danni patiti in seguito all’illegittimo rifiuto del carico, calcolato in base alla differenza tra il prezzo contrattualmente stabilito e il valore di mercato della merce al momento in cui quest’ultima avrebbe dovuto essere accettata. Nel caso descritto, considerate le difficoltà di calcolare il valore di mercato del carico al momento della consegna, la Corte concluse che lo sconto “corretto” era quello che era stato concordato dalle parti sulla seconda partita di merce. Il caso di specie conferma la tendenza delle Corti Inglesi a considerare “innominate/intermediate terms” le clausole contrattuali che non siano chiaramente ed espressamente costruite come “conditions” ed evidenzia, quindi, l’importanza di esprimere chiaramente come “condizioni” le clausole contrattuali di maggior interesse per le parti (in questo caso quella relativa alle specifiche del carico), affinché la parte incolpevole possa ottenere la risoluzione del contratto nell’ipotesi di inadempimento.

Il caso River Countess



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

i fatti risalgono al 2.6.2019 allorché, verso le 08.30, la *River Countess*, nave fluviale di 110 metri di lunghezza e

3.500 tonnellate di stazza, terminata una crociera di alcuni giorni, si trovava a Venezia, ormeggiata a banchina nel Canale della Giudecca. La nave era di proprietà di una società olandese, noleggiata a scafo nudo a società svizzera ed impiegata da un tour operator californiano. In data ed orario indicati, la maggior parte dei passeggeri era già sbarcata per il viaggio di rientro a casa, alcuni si trovavano ancora a bordo a consumare la colazione prima di accingersi a preparare i bagagli e seguire i primi. In quello momento la MSC Opera, 275 metri di lunghezza e 65.000 tonnellate di stazza, durante la manovra di avvicinamento al terminal crociere della città lagunare, perdeva il controllo e dirigeva verso la River Countess. Per fortuna il comandante di quest’ultima, accortosi della situazione venutasi a creare, dava ordine al proprio equipaggio di tagliare gli ormeggi evitando un impatto in pieno da parte della MSC Opera. L’urto contro la River Countess provocava una piccola falla all’altezza della linea di galleggiamento della nave fluviale; la MSC Opera subiva, a sua volta, lievi scalfitture allo scafo. L’urto, pur non arrecando danni tali da pregiudicare la sicurezza di nessuna delle due unità coinvolte, provocava il ferimento di cinque persone a bordo della River Countess. Per le riparazioni di quest’ultima si rendevano dichiaratamente necessari tre mesi di lavori in cantiere a Trieste con un esborso di 3 milioni di euro. Oltre al danno diretto reclamato dagli armatori della River Countess, il tour operator che la stava impiegando in servizio di crociera lamentava anche (i) una perdita di profitto di 5,5 milioni di euro quale conseguenza della cancellazione di 14 crociere fluviali per il tempo necessario ad effettuare le riparazioni nonché (ii) varie voci di danno tra cui il rimborso di biglietti aerei cancellati o ri-prenotati per i propri clienti, il rimborso del costo della crociera ai 28 passeggeri presenti a bordo o sbarcanti al momento dell’urto e per altri costi sostenuti tra cui spese di ospedalizzazione per i passeggeri feriti nell’urto.



La decisione ([River Countess & Ors v MSC Cruise Management \[2021\] EWHC 2652 \(Admlty\)](https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Admlty/2021/2652.html))—qui per esteso :<https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Admlty/2021/2652.html>—appare interessante perché affronta aspetti di diritto italiano (quale legge del luogo dove si è verificato il danno - a termini dell’Art. 4 di Roma II - Regolamento N° 864/2007). La convenuta non sollevava alcuna contestazione in merito all’attribuzione di responsabilità. Di contro muoveva articolate eccezioni in punto di legittimazione del tour operator e della relativa quantificazione di danno in merito a tempi e costi dichiaratamente dovuti affrontare dall’armatore proprietario dell’unità danneggiata in conseguenza dell’urto. Questione preliminare affrontata è stata quella di indagare se il tour operator potesse, in base al diritto italiano, reclamare verso il danneggiante il proprio danno per lucro cessante (mentre certamente, trovandosi in posizione assimilabile al noleggiatore a tempo, non avrebbe potuto agire in via extracontrattuale contro il medesimo soggetto in base alla legge inglese). Al quesito è stato risposto affermativamente. E’ stato così ammesso, subordinatamente alla prova che la River Countess non potesse essere sostituita con nave alternativa durante il tempo necessario per effettuare le riparazioni, il diritto del tour operator a reclamare il pregiudizio economico derivante dal mancato utilizzo della nave. Di contro è stata considerata non reclamabile la pretesa del tour operator al risarcimento di danni conseguenti all’asserita perdita di maggiori profitti derivanti da viaggi effettuati dopo le riparazioni e da quelli effettuati anche da altre navi non coinvolte nella collisione. Ammissibile, in linea di principio, è stata ritenuta la tutela di iniziative assunte dal tour operator a garanzia del proprio buon nome subordinatamente alla prova che tali costi fossero, da un lato, conseguenza immediata e diretta della collisione e, dall’altro, conseguenti a danno provato in concreto. E’ stato così ammesso il

reclamo di alcuni dei costi extra sostenuti per rimborsi ai passeggeri a tutela dell'immagine della società o assunti per mitigare la propria responsabilità in relazione ai danni fisici subiti dai passeggeri. Anche il rimborso dei costi relativi ai biglietti aerei è stato ritenuto reclamabile con i medesimi presupposti. Complessivamente una sentenza interessante che ripercorre i presupposti per il risarcimento del danno in via extracontrattuale secondo i principi del diritto italiano.

I costi della fideiussione vanno rimborsati



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

La Corte di Cassazione, con la recente sentenza n. 4113/2021, nel confermare l'impostazione accolta dai Giudici di merito in primo e secondo grado, ha dato ragione al contribuente, sancendo l'obbligo dell'Agenzia delle Dogane di rimborsare i costi della fideiussione sostenuti per ottenere la sospensione del pagamento del tributo. Secondo il Giudice di appello, ai sensi della L. n. 212 del 2000 art. 8, l'Amministrazione finanziaria è tenuta a rimborsare i costi della fideiussione che il contribuente aveva dovuto richiedere per ottenere la sospensione del pagamento, la rateizzazione o il rimborso dei tributi; inoltre la portata immediatamente precettiva della norma impone all'Amministrazione di effettuare il suddetto rimborso a prescindere dall'emanazione dei decreti attuativi. L'Agenzia delle Dogane proponeva ricorso per Cassazione avverso tale sentenza lamentando la violazione della L. 27 luglio 2000 n. 212 art. 8 comma 4 e del D.P.R. 26 ottobre 1972 n. 633 artt. 30 e 38-bis per avere il Giudice d'Appello riconosciuto in favore del contribuente il diritto al rimborso, pur in assenza di un accertamento definitivo relativo alla non debenza dell'imposta o alla debenza in misura inferiore laddove la sentenza di secondo grado non aveva statuito nulla

sulla pretesa tributaria, essendosi pronunciata esclusivamente sulla questione pregiudiziale – che aveva accolto - dell'incompetenza dell'Ufficio ad emettere gli avvisi. Inoltre l'Amministrazione eccepiva che non era stato adottato il Regolamento di attuazione prescritto dallo Statuto, art. 8 comma 6, in merito alle modalità del riconoscimento del diritto al rimborso. La Cassazione ha respinto integralmente il ricorso dell'Agenzia delle Dogane. Come sottolineato dal Giudice di legittimità, la Cassazione ha già avuto occasione di stabilire che la L. n. 212 del 2000, art. 8, comma 4, che impone all'Amministrazione finanziaria di rimborsare il costo delle garanzie fideiussorie richieste dal contribuente per ottenere la sospensione del pagamento o la rateizzazione o il rimborso dei tributi, comprende i costi di tutte le garanzie che il contribuente ha richiesto: ciò perché l'espressione "ha dovuto richiedere" si deve intendere non nel senso dell'esistenza di un ipotetico obbligo normativo in tal senso, bensì con riferimento alla necessità (intesa come onere) della richiesta della garanzia in rapporto allo scopo perseguito (ottenere la sospensione del pagamento di tributi o la rateizzazione o il rimborso).



La norma in esame (comma 4), in base al suo tenore testuale, ha natura immediatamente precettiva, prevedendo il diritto al rimborso del costo delle fideiussioni richieste dal contribuente nei casi indicati e imponendo all'Amministrazione finanziaria l'obbligo di provvedere quando sia definitivamente accertato che l'imposta non era dovuta o era dovuta in misura inferiore a quella accertata: si tratta di una disciplina sufficientemente compiuta - essendo stabiliti i presupposti dell'insorgenza del diritto al rimborso, il suo oggetto, il soggetto tenuto a provvedere e il soggetto avente diritto -, tale da attribuire al contribuente un diritto

sogettivo perfetto, posto a tutela della sua integrità patrimoniale. Inoltre la norma è contenuta nello Statuto dei diritti del contribuente, il cui art. 1 stabilisce, al comma 1, che "le disposizioni della presente legge, in attuazione degli artt. 3, 23, 53 e 97 Cost., costituiscono principi generali dell'ordinamento tributario e possono essere derogate o modificate solo espressamente e mai da leggi speciali". L'omessa emanazione del decreto ministeriale previsto dal comma 6 non è idonea ad impedire l'operatività immediata della norma, considerando che le disposizioni di attuazione ivi contenute non possono che riguardare, data la rilevata compiutezza della disciplina primaria, aspetti di natura meramente pratico-operativa, la cui mancata regolamentazione non può ritenersi ostativa all'esecuzione del rimborso. Diversamente da quanto sostenuto dall'Agenzia, si pone in linea con quest'indirizzo anche la sentenza della Corte di Cassazione n. 19751/2013, che ha riconosciuto portata generale al diritto al rimborso dei costi per le polizze fideiussorie indipendentemente dalla fisionomia della controversia tributaria ("sia che la stessa debba individuarsi con riferimento al credito d'imposta vantato dal contribuente, sia che debba invece individuarsi, come nella specie, con riferimento ai costi sopportati per il rilascio di una polizza fideiussoria a prima richiesta"). Una diversa interpretazione frustrerebbe l'esigenza posta a fondamento della norma di preservare l'integrità patrimoniale dei contribuenti a fronte di una pretesa impositiva infondata o di una legittima pretesa al rimborso di somme dovute e, di conseguenza, rischierebbe di entrare in contrasto con il diritto unionale. Il diritto al rimborso dei costi sostenuti per la polizza fideiussoria è legato alla definitività dell'accertamento della non debenza del tributo sia che questa dipenda da vizi procedurali o da vizi sostanziali. Nella specie il Giudice d'Appello ha confermato la sentenza di annullamento degli avvisi di rettifica emessi dall'Ufficio delle Dogane per difetto di competenza territoriale. A seguito dell'intervenuto passaggio in giudicato della pronuncia del Giudice di Appello l'obbligazione doganale si è estinta con la restituzione da parte dell'Ufficio della garanzia all'Istituto di credito emittente, come dà atto la stessa

ricorrente nella parte narrativa del ricorso. La Cassazione ha quindi ritenuto corretto quanto statuito dal Giudice di Appello, secondo cui ai sensi del richiamato art. 8, devono essere rimborsati al contribuente i costi sopportati per la polizza fideiussoria, che era stata posta come condizione per sospendere l'esecuzione esattoriale promossa dall'Agenzia delle Dogane.

Navi autonome e Convenzioni Internazionali: il recente "Regulatory Scope Exercise" dell'IMO



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

Le navi a guida autonoma stanno ormai diventando una realtà operativa (è di ottobre 2020 la pubblicazione da parte della Commissione europea delle linee guida operative dell'UE sulle prove delle navi di superficie autonome marittime) ed attirano l'attenzione anche degli organismi internazionali che promuovono le convenzioni internazionali che regolano la navigazione. Il termine navi autonome o "MASS" (Maritime Autonomous Surface Ship) ricomprende, come noto, diverse "gradazioni" di navi automatizzate, ovvero: - Navi con processi automatizzati e supporto decisionale; - Navi controllate da remoto con equipaggio a bordo; - Navi controllate da remoto senza equipaggio a bordo; Navi completamente autonome, in cui il sistema operativo è in grado di prendere decisioni e determinare la rotta senza alcun intervento umano. L'IMO International Maritime Organization ha da subito avviato diversi studi tesi alla creazione di regole, tecniche e giuridiche, per operare le navi autonome in maniera sicura, compatibile con l'ambiente e conforme alle regole dettate dalle diverse

convenzioni internazionali create da questo organismo. A partire dal 2018, infatti, il Maritime Safety Committee dell'IMO ha avviato un gruppo di lavoro per la redazione di uno studio denominato "Regulatory Scoping Exercise", che è stato presentato nel corso della sessione 103 del comitato (Maggio 2021). Lo studio rappresenta un passo importantissimo e apre la strada a discussioni volte a garantire che la regolamentazione si mantenga al passo con gli sviluppi tecnologici. Lo studio contiene infatti la valutazione, da un punto di vista tecnico, dell'impatto che l'entrata in servizio delle MASS potrà avere sul sistema di regole dettate dalle convenzioni internazionali in tema di sicurezza della navigazione (prima fra tutte, la Convenzione SOLAS), con l'individuazione delle divergenze e delle conformità tra le disposizioni contenute negli strumenti convenzionali e le specifiche caratteristiche delle navi autonome. Sono stati considerati diversi gradi di autonomia: nave con equipaggio con processi automatizzati e supporto decisionale (Grado Uno); nave telecomandata con a bordo marittimi (secondo grado); nave telecomandata senza marittimi a bordo (terzo grado); e nave completamente autonoma (Quarto grado). I trattati di sicurezza valutati includono la Convenzione SOLAS e vari codici resi obbligatori ai sensi della SOLAS (Casualty Investigation, Enhanced Survey Program (ESP), Fire Safety Systems (FSS), Fire Test Procedures (FTP), Bulk Chemical (IBC), Gas Carrier (IGC.), Solid Bulk Cargos (IMSBC), Dangerous Goods (IMDG), Trasporto di combustibile nucleare irradiato (INF), Intact Stability, International Safety Management (ISM), Ship and Port Facility Security (ISPS), Grain, Polar, Organizzazioni riconosciute (RO); regolamenti di collisione (COLREG); Convenzione sulle linee di carico e protocollo del 1988; Convenzione sui contenitori sicuri (CSC); Convenzione e Codice STCW, nonché Convenzione STCW-F; ricerca e soccorso (Convenzione SAR del 1979); misurazione del tonnellaggio (Tonnellaggio 1969) e il Codice di pratica sicura per lo stivaggio e il fissaggio del carico (Codice CSS) e il Codice di attuazione degli strumenti dell'IMO (Codice III). Allo stesso tempo, anche il Legal Committee dell'IMO ha avviato il suo "Regulatory Scoping Exercise", teso a valutare se e con quale

modalità le convenzioni internazionali dell'IMO in tema di responsabilità derivanti dall'esercizio delle navi possano essere applicate alle navi autonome e quali conseguenze abbia la loro applicazione ad esse. Lo studio è stato presentato alla sessione 108 del comitato, tenutasi tra il 26 ed il 30 Luglio 2021. Per ogni strumento convenzionale esaminato (tra di essi troviamo la Convenzione CLC con i relativi protocolli, la Convenzione LLMC con i relativi protocolli, la Convenzione di Atene sul trasporto di passeggeri, la Convenzione sul salvataggio e la Convenzione di Nairobi sulla rimozione dei relitti), il gruppo di studio ha valutato se lo strumento i) fosse applicabile alle navi autonome, ii) fosse applicabile ad esse senza impedirne le operazioni e non richiedesse aggiustamenti o iii) fosse applicabile ad esse senza impedirne le operazioni ma richiedesse modifiche o integrazioni, ovvero iv) non fosse applicabile alle navi autonome. Altre questioni chiave includono la gestione dei requisiti funzionali e operativi della stazione/centro di controllo remoto e la possibile designazione di un operatore remoto come marittimo. Ulteriori potenziali lacune e temi comuni identificati in diversi trattati sulla sicurezza relativi a disposizioni contenenti operazioni manuali e allarmi sul ponte; disposizioni relative alle azioni del personale (quali antincendio, stivaggio e messa in sicurezza e manutenzione dei carichi); vigilanza; implicazioni per la ricerca e il salvataggio; e le informazioni necessarie per essere a bordo per un funzionamento sicuro. Il Comitato ha osservato che il modo migliore per affrontare il problema MASS nel quadro normativo dell'IMO potrebbe, preferibilmente, essere in modo olistico attraverso lo sviluppo di uno strumento MASS basato su obiettivi. Tale strumento potrebbe assumere la forma di un "Codice di MASS", con obiettivi, requisiti funzionali e relative norme, adatto a tutti e quattro i gradi di autonomia, e affrontando le diverse lacune e tematiche individuate dalla RSE. Il Comitato ha invitato gli Stati membri a presentare proposte su come raggiungere la migliore via da seguire per una futura sessione del MSC. La conclusione dello studio è che le operazioni delle MASS possono trovare una disciplina nelle regole internazionali IMO esistenti, senza che via sia la

necessità di prevedere nuovi ed appositi strumenti convenzionali, benchè alcune delle disposizioni contenute nelle convenzioni richiederanno modifiche o la redazione di norme interpretative uniformi al fine di dirimere eventuali criticità legate alla specifica tipologia delle navi autonome. Tra di esse, si segnalano le criticità relative alla terminologia da adottare per definire i soggetti disciplinati dalle norme e quelle relative al ruolo e responsabilità del comandante della nave ed al ruolo e responsabilità dell'operatore remoto (come, ad esempio, la definizione per le navi autonome dei concetti di dolo o colpa grave), che sia il Maritime Safety Committee che il Legal Committee hanno concluso debbano essere la priorità del lavoro da intraprendere da parte di entrambi i comitati, con un impegno sinergico. Alla chiusura della sessione del comitato, il Segretario Generale dell'IMO ha così commentato il lavoro svolto "This concludes the first step the Organization has undertaken to determine how the introduction of autonomous ships is going to affect IMO's regulatory framework. I am sure that in the future, Legal Committee will work together with MSC and FAL Committees, to ensure that IMO treaties are ready for the introduction and operation of MASS on a global scale" (trad... Questo conclude il primo passo che l'Organizzazione ha intrapreso per determinare come l'introduzione delle navi autonome influenzerà il quadro normativo dell'IMO. Sono sicuro che in futuro, il Comitato Legale lavorerà insieme ai comitati MSC e FAL, per garantire che i trattati IMO siano pronti per l'introduzione e il funzionamento delle MASS su scala globale). È interessante notare, infine, che il gruppo di lavoro ha evidenziato come anche altri strumenti convenzionali non redatti in seno all'IMO ma fondamentali nell'esercizio della navigazione marittima, primo fra tutti la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), benchè non presi in considerazione nello studio dovranno essere compresi nel lavoro di adattamento delle norme per disciplinare le MASS.

Chiarimenti e criticità della nuova dichiarazione di navigazione in alto mare



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

La legge di bilancio 2021 (L. 178/2020) ha limitato l'applicazione del regime di non imponibilità IVA ai sensi dell'art. 8-bis DPR 633/72 alla condizione che il cessionario o committente che intenda acquistare beni e/o servizi o effettuare importazioni senza applicazione dell'imposta rilasci un specifico modello dichiarativo attestante l'effettiva navigazione in "alto mare" della nave. Per quanto concerne il predetto regime di non imponibilità IVA, la legge 178/2020 ha recepito a livello normativo la definizione di "alto mare" proposta dalla stessa Agenzia delle Entrate ("Agenzia") con risoluzione n. 6/2018: si considera adibita alla navigazione in "alto mare" la nave che abbia effettuato nell'anno solare precedente (o, in caso di primo utilizzo, nell'anno in corso) un numero di viaggi in "alto mare" superiore al 70%, intendendosi per viaggio in "alto mare" il tragitto compreso tra due punti di approdo durante il quale è superato il limite delle acque territoriali, a prescindere dalla rotta seguita. Ai fini dell'applicazione del citato regime di non imponibilità, con il "Provvedimento" dell'"Agenzia" del 15.06.2021 (prot. n. 151377/2021) di approvazione del modello dichiarativo di utilizzo dei servizi di locazione, anche finanziaria, noleggio e simili non a breve termine nel territorio della UE, di imbarcazioni da diporto e di navigazione in alto mare, è stata data attuazione alle previsioni normative relative sia alle prestazioni di servizi di locazione, anche finanziaria, noleggio e simili di imbarcazioni da diporto ex art. 7-sexies D.P.R. 633/72, sia all'acquisto di navi destinate alla navigazione in alto mare e/o beni e servizi ex art.8 bis stesso decreto, con particolare riferimento al regime della responsabilità delle parti contraenti. Con il menzionato

"Provvedimento" l'Agenzia ha approvato il modello di dichiarazione della percentuale di utilizzo dei servizi di locazione, anche finanziaria, noleggio e simili non a breve termine, nel territorio della UE, di imbarcazioni da diporto e per la dichiarazione di esistenza della condizione di navigazione in alto mare che il committente delle prestazioni territoriali ex art. 7 sexies D.P.R. 633/72 o il soggetto che intenda avvalersi della facoltà di effettuare acquisti o importazioni senza pagamento dell'imposta dovranno trasmettere all'"Agenzia"; titolato alla trasmissione della predetta dichiarazione sarà quindi oltre al committente, l'armatore, il proprietario dell'imbarcazione, il comandante, il soggetto avente la responsabilità gestionale effettiva della nave o, per conto di questi, un intermediario fiscale dagli stessi delegato. E' stato altresì contestualmente previsto che, al fine di semplificare l'adempimento, il dichiarante possa presentare un'unica dichiarazione anche relativa a più navi (indicando il codice del Paese di iscrizione, il numero di iscrizione/IMO (International Maritime Organization), il nome della nave nonché in apposita sezione i dati identificativi dei fornitori ricollegati alla specifica nave. Con risoluzione n. 54 del 06.08.2021 l'"Agenzia" ha fornito i primi chiarimenti su alcuni casi segnalati dagli operatori, finalizzati alla più agevole effettuazione dell'adempimento dichiarativo in occasione della presentazione della dichiarazione nelle seguenti ipotesi: i) trasmissione da parte dei soggetti non residenti, non stabiliti, non identificati nel territorio dello Stato: al fine di ridurre i tempi, tali soggetti possono trasmettere la comunicazione inviando copia del modello di dichiarazione al Centro Operativo di Pescara con apposito messaggio; ii) nei casi di "Fornitori Indiretti" l'Agenzia ha precisato che nelle operazioni "a catena" il dichiarante (indipendentemente dal fatto che sia o meno residente, stabilito o identificato in Italia) deve presentare la dichiarazione indicando i dati dei soli "Fornitori Diretti" (in sezione apposita) ed a questi ultimi la dichiarazione è resa disponibile secondo quanto previsto dal citato "Provvedimento" mentre saranno i "Fornitori Diretti", ricevuta copia della dichiarazione, a doverla trasmettere (con indicazione del relativo protocollo

rilasciato dall'“Agenzia”) ai propri cedenti o prestatori ovvero ai “Fornitori Indiretti” aventi titolo ad applicare il regime di non imponibilità ex art.8 bis D.P.R. 633/72 (trattasi, ad esempio, delle prestazioni di servizi di costruzione, manutenzione, riparazione, modificazione, trasformazione, assiemaggio, allestimento, arredamento, locazione e noleggio delle navi, ovvero delle operazioni di bunkeraggio navale); iii) dichiarazione attestante l'utilizzo del mezzo di trasporto per la navigazione in alto mare nell'ipotesi di navi in costruzione: in tale evenienza la condizione dell'effettivo uso della nave per la navigazione in alto mare dovrà essere accertata alla fine dell'anno solare di primo utilizzo (varo o messa in servizio) della nave (ex art. 8 bis DP.R. 633/72). Ciascun fornitore, diretto o indiretto, sarà comunque tenuto a indicare il protocollo della dichiarazione rilasciato dall'Agenzia nelle fatture emesse. In sostanza, l'armatore (ultimo anello della catena) sarebbe l'unico soggetto obbligato alla presentazione della dichiarazione e il “Fornitore Diretto” dovrebbe “circularizzare” ai propri fornitori la dichiarazione ricevuta dall'armatore unitamente al protocollo attribuito alla stessa. A seguito alle semplificazioni riconosciute con la richiamata risoluzione n. 54, l'“Agenzia” ha aggiornato le istruzioni del modello per la dichiarazione di navigazione in “alto mare” da utilizzare per l'applicazione del regime di non imponibilità IVA ex art. 8 bis DPR 633/72. Il modello di dichiarazione non considera, però, l'ipotesi in cui il “Fornitore Diretto” dell'armatore sia un soggetto non residente sprovvisto di codice fiscale italiano, dato che viene richiesta l'indicazione del codice fiscale italiano del primo fornitore, senza il quale lo stesso non può essere trasmesso all'“Agenzia” con la conseguenza che il fornitore non residente non potrebbe fruire del regime di non imponibilità sugli acquisti effettuati dai propri sub-fornitori stante l'impossibilità di presentazione del modello medesimo (e di comunicazione del relativo numero di protocollo). Un'ulteriore criticità che sta incidendo sull'operatività dei fornitori nazionali è rappresentata dai tempi di risposta del Centro operativo di Pescara, competente a ricevere le dichiarazioni degli armatori non residenti e a fornire loro il codice di protocollo ai fini dell'applicazione del

regime di non imponibilità. Sempre nell'ambito delle “operazioni a catena”, rimane da chiarire, il caso in cui il “Fornitore Indiretto” emetta fattura in regime di non imponibilità ex art. 8-bis c. 1 lett.d) o e) D.P.R. 633/72 nei confronti del “Fornitore Diretto”, il quale a sua volta emetta fattura per operazione “fuori campo” IVA (ex artt. 7-ter o 7-bis) oppure soggetta a inversione contabile ai sensi dell'art. 17 comma 2 D.P.R. 633/72 e non in regime di non imponibilità ex art.8-bis nei confronti dell'armatore, dato che il regime IVA di non imponibilità ad oggi veniva applicato in base a dichiarazione d'alto mare rilasciata in carta libera da quest'ultimo e poi circularizzata nella “catena”. Nel caso dell'armatore straniero non direttamente interessato ad acquistare in regime di non imponibilità ex art. 8-bis e che non intendesse quindi presentare la dichiarazione di alto mare, dovrebbe essere consentito al “Fornitore Diretto” la presentazione di un' “autonoma” dichiarazione d'alto mare da utilizzare verso i propri fornitori con implicita assunzione delle conseguenti responsabilità relative all' “Attestazione del possesso dei documenti richiesti ai fini della dimostrazione della sussistenza della condizione di navigazione in alto mare”. Da ricordare infine la gravità delle sanzioni in caso di irregolarità/inadempimenti previste dall' art.7 D.lgs. 471/97 con la previsione di una sanzione amministrativa dal 100 al 200% dell'imposta, fermo restando l'obbligo del pagamento del tributo per chi effettua operazioni senza addebito d'imposta in mancanza della dichiarazione ex art.8-bis, terzo comma D.P.R. 633/72.

Committenza hanno sottoscritto in data 14 maggio 2021 il nuovo accordo per il trasporto di contenitori, entrato in vigore alla data del 1° luglio 2021. Nel nuovo verbale di accordo nazionale per il trasporto dei contenitori è previsto un cambio di prospettiva sul tema dei danni rilevati al momento del ritiro dei contenitori vuoti. L'accordo prevede infatti che la responsabilità dello stato dei contenitori sia, in generale, del terminal o del deposito che li consegna. Il vettore al momento del ritiro del contenitore è tenuto (i) alla verifica visiva dello stato del contenitore per danni perimetrali, esterni e rilevabili anche in condizioni di poca visibilità, compreso il controllo visivo delle aste delle porte ed (ii) a sottoscrivere la tipologia e numero del contenitore laddove richiesto. Il vettore non è quindi tenuto ad alcuna verifica sulla parte interna, sul tetto e sul pavimento. Secondo l'accordo il vettore non è mai responsabile per la non idoneità al carico del contenitore per motivi diversi da quelli sopra indicati e comunque quando non è stato messo nelle condizioni di verificarne lo stato. La verifica del contenitore dovrà essere effettuata dall'autista solo in condizioni di assoluta sicurezza e in spazi operativi idonei garantiti dal soggetto che lo consegna e nel rispetto delle regole e procedure stabilite nel decreto legislativo 81/2008 e ss.mm. Vi è dunque una chiara presa di posizione, a carico dei terminalisti/depositari, su un tema su cui si scontrano quotidianamente gli stakeholders. L'accordo prevede poi di eliminare la differenza tra i container 20 e 40 piedi. Sul punto le Associazioni hanno concordato di assimilare le condizioni di mercato del trasporto di contenitori 20' alle condizioni del trasporto dei contenitori 40' solamente nell'ipotesi in cui il peso del contenitore dichiarato dal committente sia superiore ai 12.000 kg. compresa la tara del contenitore. Per quanto riguarda la variazione del gasolio, il verbale prevede l'applicazione di un sistema di variazione automatico dell'incidenza del costo del fuel sulla base di una serie di parametri individuati. Nel prezzo del servizio una parte sarà quindi costituita dal costo del gasolio necessario ad effettuarlo. Per questo motivo le Associazioni contraenti hanno stabilito che alla data di sottoscrizione del verbale sarebbe stato rilevato il costo del gasolio,

Autotrasporto: le novità dell'accordo sul trasporto dei contenitori



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

e Associazioni di categoria da una parte dell'Autotrasporto e dall'altra della

quale parametro di partenza e di riferimento per il calcolo della variazione future. La revisione del prezzo del gasolio verrà effettuata su base bimestrale prendendo a riferimento l'ultima rilevazione del competente Ministero. La variazione della tariffa di trasporto verrà applicata quando il costo del gasolio subirà una variazione in aumento o in riduzione superiore al 2%, sulla base di una percentuale indicativa puramente di riferimento quale la quota di incidenza pari al 30%. L'eventuale variazione verrà applicata dal mese successivo al bimestre di riferimento. Interessante, inoltre, l'affermazione di principio presente nelle premesse del verbale secondo cui *"le Associazioni concordano sulla necessità di stipulare dei contratti di trasporto scritti regolati da un accordo volontario di diritto privato tra le Parti e notificarlo come previsto dalle normative di legge in ambito autotrasporto"*. Tali contratti dovranno fare riferimento alle "linee guida", orientate al miglioramento dell'organizzazione del servizio di trasporto del contenitore. Infine, nulla è stato disposto sulle soste al carico e scarico: l'accordo ha stabilito di tenere in sospeso la questione e di trattarlo dopo la definizione della disciplina della tracciabilità nei bacini portuali, che condiziona l'intera filiera operativa del trasporto containers. È bene ricordare che l'accordo è stato firmato da tutte le principali sigle dell'autotrasporto (Anita, Assotir, Cna/Fita, Confartigianato Trasporti, Confcooperative, Fai, Fedit, Fiap, Legacoop, Trasportounite e Unitai). Per quanto riguarda la Committenza hanno siglato Assarmatori, Assologica e Federagenti. Mancano però all'appello molte associazioni di categoria in rappresentanza degli spedizionieri e degli operatori portuali. Resta dunque da capire quale sarà la concreta portata di un accordo che era atteso, oramai, da molti anni.

La decadenza nei contratti a termine in caso di pluralità di rapporti.



avv. Serena Giovidelli

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

Con una recentissima sentenza del 26.04.2021 la Corte di Cassazione è ritornata sulla questione della decorrenza del termine di decadenza di cui all'art. 32, IV comma, della Legge n. 183/2010 in caso di pluralità di contratti di somministrazione di lavoro e/o in genere di contratti a termine, consolidando l'orientamento restrittivo già formatosi in materia. Il caso sottoposto alla Corte trae origine dalla sentenza della Corte di Appello di Milano con la quale i giudici avevano rigettato l'impugnativa del lavoratore avverso la sentenza di primo grado che aveva, a sua volta, respinto la domanda di nullità dei contratti stipulati con la società datoriale per intervenuta decadenza ed escluso che il comportamento della società, nel reiterare i contratti a termine, avesse valore di comportamento concludente rilevante quale fatto impeditivo della decadenza. Il lavoratore, a supporto dell'impugnazione, aveva dedotto l'erronea applicazione del termine di decadenza stabilito dall'art. 6 della Legge n. 604/1966 come novellato dall'art. 32 della Legge n.183/2010, laddove l'impugnativa dei contratti era stata proposta solo dopo l'ultimo di una serie di rapporti in continuità. Ciò in quanto, secondo la tesi del lavoratore, la condizione di *metus* nel quale si trova il dipendente che, nel timore di non essere più riassunto con contratto a termine, non impugna ogni contratto, renderebbe sufficiente l'impugnativa solo dell'ultimo contratto. Ebbene la tesi del lavoratore non era peregrina. Al riguardo, in effetti, un orientamento cd. estensivo della giurisprudenza di merito aveva sancito proprio che il *metus* del lavoratore di avanzare una rivendicazione nei confronti del datore di lavoro, pregiudicando così la possibilità di un rinnovo del contratto o di una stabilizzazione dello stesso, avrebbe giustificato l'impugnativa solo dell'ultimo contratto della serie. Secondo tale orientamento: *"in caso di successione di rapporti di lavoro a termine, l'imposizione di termini decadenziali per l'impugnazione di ogni singola frazione di lavoro a termine alle dipendenze dello stesso datore di lavoro non può legittimamente attagliarsi al lavoratore*

indotto assai ragionevolmente a non impugnare nell'attesa di un possibile rinnovo contrattuale, magari a tempo indeterminato" (Tribunale Sezione Lavoro n. 63 del 11.01.2019). Parallelamente, tuttavia, nella giurisprudenza di legittimità si stava già affermando un orientamento diametralmente opposto (cfr. Cass. 30134/2018) a quest'ultimo, per il quale l'impugnazione stragiudiziale dell'ultimo contratto a termine non si estende ai contratti precedenti, neppure ove tra un contratto e l'altro sia decorso un termine inferiore a quello utile per l'impugnativa, poiché la sussistenza di un unico rapporto di lavoro continuativo può essere determinata solo *ex post* a seguito dell'eventuale accertamento della illegittimità del termine apposto da parte del Giudice con la conseguenza che, a ciascuno dei contratti, trovano applicazione le regole inerenti la loro impugnabilità. Ed ecco che con la sentenza in commento, la Corte di Cassazione sembra avere consolidato detto ultimo orientamento, a questo punto prevalente, posto che nella pronuncia si legge, per quanto in tema di contratti di somministrazione, in linea con quanto innanzi riportato, che: *"in tema di successione di contratti di lavoro a termine in somministrazione questa Corte ritiene che l'impugnazione stragiudiziale dell'ultimo contratto della serie non si estenda ai contratti precedenti neppure ove tra un contratto e l'altro sia decorso un termine inferiore a quello di 60 giorni utile per l'impugnativa, poiché l'inesistenza di un unico continuativo rapporto di lavoro (il quale potrà determinarsi solo ex post, a seguito dell'eventuale accertamento della illegittimità del termine apposto) comporta la necessaria conseguenza che a ciascun contratto si applichino le regole inerenti la loro impugnabilità"*. Quindi a mente delle precitate pronunce appare ormai definitivamente acclarato che ogni singolo contratto ha una sua specifica individualità cui segue uno specifico termine di decadenza per impugnare. Se si optasse per una soluzione diversa del resto verrebbe anticipata in modo non giustificato una eventuale considerazione unitaria del rapporto lavorativo. Inoltre, sempre secondo la Corte di Cassazione non può essere considerato impeditivo della decadenza, ai sensi dell'art. 2966 c.c., l'eventuale minor lasso di tempo intercorso tra i vari contratti rispetto al

termine utile per impugnare, in quanto gli atti impeditivi della decadenza devono essere espressamente previsti dalla legge e, dunque, non sono suscettibili di applicazione analogica. Sulla scorta di tale ragionamento pertanto la Corte di Cassazione ha rigettato il ricorso del lavoratore ed ha consacrato un principio da ritenersi ormai definito. Del resto e non a caso, tale impostazione appare perfettamente conforme al dato letterale dell'art. 28 comma 1 del D.Lgs n. 81/2015 il quale, in tema di contratti a termine, dispone che: *il termine di decadenza per l'impugnativa decorre dalla cessazione del singolo contratto* laddove la parola singolo non può che riferirsi a ciascun contratto distinto dagli altri della serie.

— • —

Italia inadempiente per l'esenzione di accise sui carburanti nel noleggio di imbarcazioni da diporto. Sentenza della Corte di Giustizia Europea del 16 settembre 2021 – causa C-341/20



dott.ssa Cinzia Farinetti
Studio Commercialista Poggi &
Associati
farinetti@dotcompccff.com

La Corte di Giustizia Europea, con la sentenza del 16/09/2021, avente ad oggetto il ricorso per inadempimento, ai sensi dell'articolo 258 TFUE, proposto dalla Commissione Europea in censura del nostro D.L. 504 del 1995, ha risolto una situazione di incertezza sorta nella stagione 2021 nel settore del noleggio di yachts. La disputa tra ordinamento italiano e Commissione Europea trae le origini dalla trasposizione della Direttiva Comunitaria 2003/96/CE in materia di tassazione dei prodotti energetici. In

particolare, la norma comunitaria citata, all'art. 14 par. 1, lett C., stabilisce che non siano da sottoporre a tassazione i prodotti energetici forniti per essere utilizzati come carburanti per la navigazione per scopi commerciali all'interno delle acque unionali. Più precisamente l'art. 14 impone di esentare da accise: *"i prodotti energetici forniti per essere utilizzati come carburanti per la navigazione nelle acque [dell'Unione] (compresa la pesca), diversa dalla navigazione delle imbarcazioni private da diporto, e l'elettricità prodotta a bordo delle imbarcazioni...Ai fini della presente direttiva per "imbarcazioni private da diporto" si intende qualsiasi imbarcazione usata dal suo proprietario o dalla persona fisica o giuridica autorizzata ad utilizzarla in virtù di un contratto di locazione o di qualsiasi altro titolo, per scopi non commerciali ed in particolare per scopi diversi dal trasporto di passeggeri o merci o dalla prestazione di servizi a titolo oneroso o per conto di autorità pubbliche"*. Il diritto italiano ha trasposto tale dettame europeo nel D.L. 2 febbraio 2007, n.26 che ha modificato il previgente Testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali ed amministrative - D.L. 504 del 29 Novembre 1995. Alle norme citate vennero affiancati successivamente il decreto del MEF 15 Dicembre 2015 n. 225, recante il regolamento utile a disciplinare l'impiego di tali prodotti energetici a bordo delle imbarcazioni in navigazione nelle acque comunitarie, e la circolare 5/D delle Dogane del 15 marzo 2016. Il nostro legislatore, ed i successivi documenti di prassi, interpretarono la norma sovranazionale prevedendo che l'esenzione da accisa trovasse applicazione solo ed esclusivamente nel caso dei contratti di noleggio attribuendo così a tale tipologia contrattuale del settore della navigazione "commerciale" lo status di contratto tipicamente idoneo a soddisfare i requisiti imposti a livello comunitario, a prescindere dall'utilizzazione effettiva dell'imbarcazione da parte del noleggiatore. Contrariamente, venne esplicitamente negata la possibilità di applicare l'art. 14 della Dir. 2003/96/CE nei casi di contratto di locazione e di noleggio occasionale di yachts. Analizziamone le motivazioni e l'evoluzione. Il Codice della

nautica da diporto (D.L. 18 Luglio 2005, n. 171) prevede, all'art. n. 2, che *"..L'unità da diporto è utilizzata a fini commerciali quando..è oggetto di contratti di locazione e di noleggio"* (n.d.r. quest'ultimo non occasionale). Pertanto, nonostante l'esplicito carattere commerciale di entrambi i contratti, solo nel caso del contratto di noleggio (per la cui definizione si rimanda all'art. 47 del Codice) il nostro legislatore ha ritenuto applicabile la normativa europea. La motivazione dell'esclusione della locazione è da ricercarsi, secondo il legislatore italiano, nella differente disponibilità che ha l'armatore nel caso della locazione rispetto al contratto di noleggio. Nei contratti di locazione, così come definiti dalla normativa interna, il locatore (armatore) pur perseguendo un vantaggio economico mediante la stipula del contratto (scopo commerciale) non ha l'assunzione diretta dell'esercizio e della utilizzazione dell'unità commerciale, essendo previsto che la disponibilità del bene venga trasferita in toto al locatario il quale, per tutta la durata della prestazione, ne assume oneri e rischi. Come si legge nella sentenza in commento, oltre all'onerosità della prestazione di servizio resa, per l'attribuzione del beneficio fiscale *"Viene richiesto sostanzialmente che lo scopo ultimo dell'uso del mezzo nautico sul quale è impiegato il carburante esente mantenga la riconosciuta qualificazione commerciale attraverso il coinvolgimento pieno ed immediato dell'esercente nella gestione del servizio di navigazione e nella conduzione tecnica dell'unità da diporto.."*. Pertanto, partendo dall'assunto che l'acquisto del carburante oggetto dell'eventuale "beneficio" sia strettamente collegato, o meglio funzionale, allo spostamento dell'imbarcazione, nel caso del noleggio è il noleggiatore-cliente ad assumere un ruolo passivo, *"in quanto persona trasportata"*, mentre nel caso della locazione è il locatore-armatore ad essere completamente estraneo all'impiego dell'imbarcazione nella navigazione; da qui l'esclusione aprioristica della fattispecie contrattuale della locazione. Infine, per quel che concerne il noleggio occasionale, il legislatore richiama, per definizione normativa, la non commerciabilità della prestazione ex art. 49 Bis del Codice Nautica da Diporto in cui si legge che trattasi di un contratto

applicabile agli Yachts iscritti nei registri nazionali che occasionalmente vengono noleggiati, per un limitato periodo di tempo, con la precisazione che "Tale forma di noleggio non costituisce uso commerciale dell'unità". La trasposizione della DIR 2003/96 così effettuata, a giudizio della Commissione Europea, non trova corrispondenza con quanto sancito dalla UE, ossia con l'obiettivo di non tassare i prodotti energetici solo in funzione della loro effettiva utilizzazione in modo commerciale. Nel maggio del 2018, la Commissione invia alla Repubblica Italiana una lettera di messa in mora censurando la scelta operata di negare (locazione) o concedere (noleggio) il beneficio fiscale indipendentemente dalla disamina dell'effettivo utilizzo dell'imbarcazione. L'Italia risponde ribadendo le sue tesi basate sulle due differenti tipologie contrattuali. A Luglio 2020 la Commissione presenta ricorso per inadempimento alla Corte di Giustizia Europea e si apre la causa C-341/20 giunta a sentenza nel settembre scorso. A fine 2020 accade in Italia qualcosa di inaspettato. Alcune sentenze della Corte di Cassazione, chiamata a pronunciarsi in materia (tra le altre la n. 24728 del 5 novembre 2020 e la n. 24291 del 3 novembre 2020), di fatto basano le proprie decisioni disapplicando la normativa interna in favore di quella comunitaria. L'anomalia apparente va analizzata considerando che le regole europee sono comunque imperative all'interno del nostro Paese. Questo perché, anche se le Direttive comunitarie devono essere obbligatoriamente recepite da una norma interna, in quanto atti rivolti agli Stati (e non alle popolazioni come avviene nel caso dei Regolamenti Comunitari), tuttavia, in caso di inadempienza da parte del singolo Stato, oppure per evidenti contrasti tra norma comunitaria e norma interna, vengono applicate ugualmente anche se non recepite o recepite diversamente. Trattasi di direttive dette *self-executing*, ossia di norme che, generalmente, sono sufficientemente dettagliate nei propri contenuti e, quindi, hanno il potere di incidere direttamente nella sfera giuridica del singolo cittadino. Il giudice interno rilevando un contrasto tra il diritto nazionale ed una direttiva comunitaria riconoscente un diritto soggettivo, deve verificare se questa abbia efficacia diretta e, in tal caso,

applicarla (in senso conforme anche la circolare di Assonime n. 29 del 2019). Questo è ciò che è accaduto alla fine dello scorso anno anche in considerazione dei numerosi pronunciamenti della Corte di Giustizia Europea intervenuti nel frattempo. Si legge nella sentenza della Cassazione civile sez. trib., 03/11/2020, (ud. 28/01/2020, dep. 03/11/2020), n.24291: "...3.6. Non si reputa necessario, peraltro, sollevare una questione di interpretazione della disciplina unionale ai sensi dell'art. 267 TFUE: la corretta applicazione del diritto dell'Unione si impone con tale evidenza da non lasciare adito a ragionevoli dubbi sulla decisione, trattandosi di *acte claire* in ragione della ripetuta, costante e specifica giurisprudenza della Corte di giustizia. 3.6.1. La Corte, del resto, ha avuto occasione di affermare, in termini univoci, il principio dell'oggettiva ed effettiva utilizzazione a scopo commerciale del bene (che si deve risolvere in una prestazione di servizi a titolo oneroso) con riferimento all'ordinamento di una pluralità di Stati membri, sicché si può ragionevolmente ritenere che la stessa evidenza si imporrebbe anche ai giudici degli altri Stati membri ed alla stessa Corte di giustizia (si vedano, su tali profili, CGUE 6 ottobre 1982, in causa C-283/81, *Ciifit*, punti 16 e 21; e, recentemente, CGUE 9 settembre 2015, in cause riunite C-72/14 e C-197/14, X, punti 54 e ss.)...". Le decisioni sorprendenti della Suprema Corte hanno però preoccupato gli operatori del settore che fino ad allora avevano sempre applicato la normativa nazionale. Attraverso le loro associazioni di categoria (Assopetroli, CNA, Federagenti), si sono rivolti all'Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli al fine di individuare il comportamento corretto da tenere agli albori della stagione caratteristica 2021. Si riporta stralcio del testo del Parere n. 169336/RU del 28 maggio 2021 del Direttore Generale Marcello Minenna dell'Agenzia ADM nel quale viene comunicato che, fino alla definizione del giudizio pendente dinanzi alla Corte di Giustizia Europea, le unità da diporto adibite ad uso esclusivo di noleggio possono continuare ad acquistare il carburante in esenzione da accise: "... vale il richiamo del chiaro quadro giuridico di riferimento del trattamento di esenzione da accisa sul carburante impiegato nella navigazione marittima, vigente ed efficace, quale

delineato dalle previsioni di rango primario recate dal D.Lgs. n. 504/95 e dalle disposizioni regolamentari fissate dal D.M. n. 225/2015. Seguono poi le istruzioni operative di mera esecuzione contenute nelle norme di prassi emanate da questa Agenzia. Restano fermi ovviamente tutti gli adeguamenti che si dovessero rendere necessari all'esito del giudizio pendente in ordine alla compatibilità unionale delle predette disposizioni tributarie, stante la natura vincolante e la prevalenza sull'ordinamento nazionale delle sentenze interpretative della Corte di Giustizia." Nel mercato italiano si è pertanto continuato ad acquistare in esenzione da accisa durante i contratti di noleggio di yacht fruiti nell'estate 2021 con conseguenze non indifferenti sul piano della concorrenza con gli altri stati Ue che, invece, hanno applicato i dettami europei in modo più rigoroso. La *querelle* tra Italia ed Ue è ora risolta dalla sentenza del 16 settembre u.s. che ha definitivamente censurato la normativa italiana perché in contrasto con quella europea ed ha chiamato il nostro legislatore a riformulare la propria disciplina interna. L'Italia dovrà ora eliminare gli automatismi previgenti in favore di uno corpus normativo volto ad individuare nello specifico l'attività esercitata dal fruitore dello yacht. Attendiamo la risposta del nostro ordinamento.

Mass mutations



avv. Paul Dean
Holman Fenwick Willan LLP
paul.dean@hfw.com



avv. Tom Walters
Holman Fenwick Willan LLP
tom.walters@hfw.com

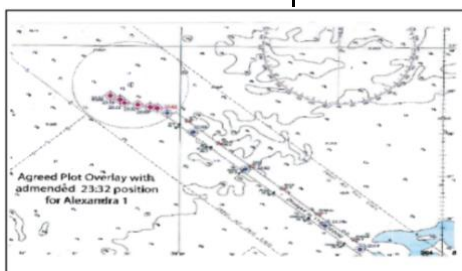
As has been said in relation to the Ever Smart decision issued recently by the Supreme Court ([2021] UKSC 6). This is not surprising as it is a significant decision not least because it is the first ship collision case to be determined by the highest court in England and Wales in 50 years. The judges were called to interpret the International

Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 as amended (“COLREGS”) in particular as regards the crossing and narrow channel rules. The aim of COLREGS is to promote safe navigation and specifically the prevention of collisions at sea. The decision raises however important issues which may complicate matters for the seafarer and those ashore interpreting the actions of those at sea. In this article, we raise certain questions regarding potential difficulties in applying the Supreme Court’s decision. **Background:** By way of a brief background the container ship Ever Smart (seen in blue in the diagram) collided with the tanker Alexandria 1 (seen in red in the diagram) at the pilot boarding area outside the narrow channel to Jebel Ali in the UAE. The Ever Smart was proceeding outbound along the channel and the Alexandria 1 was waiting to collect the pilot at the pilot boarding area before entering the channel. In order to avoid the possibility of a collision the vessels had to perform specific actions depending on which rules applied. The rules that could apply were the crossing rules set out in Rules 15, 16 and 17 of [COLREGS](#) and the narrow channels rule, Rule 9 of [COLREGS](#). The crossing rules require the vessel which has the other on her starboard side to keep out of the way (the “give way” vessel) whilst the other vessel is required to keep her course and speed (the “stand on” vessel). The narrow channel rules, which have wide application as they would also apply in the scenario of an appropriately narrow harbour entrance, require a vessel proceeding along the course of a narrow channel to keep to her starboard outer limit as is safe and practicable. **Admiralty Court and Court of Appeal decision:** The Admiralty Court had to decide the inter-relation of the crossing rules and the narrow channel rules in order to determine apportionment of liability for the collision. The Admiralty Court had to

vessel is navigating within a narrow channel and has a vessel on a crossing course approaching the narrow channel with the intention of and in preparation for entering it; and 2) is it necessary for the “give-way” vessel to be on a steady course for the crossing rules to be engaged? The Court of Appeal confirmed the decision of the Admiralty Court which answered “yes” to both questions. They decided that the narrow channel rules applied to the exclusion of the crossing rules and that the Alexandria 1 needed to be on a steady course for the crossing rules to apply. In accordance with this, Alexandria 1, even though it had the Ever Smart on her starboard side, did not have to keep out of the way of the Ever Smart (as she was not the “give way” vessel, where the crossing rules did not apply). They considered each vessel’s faults attributing the Ever Smart 80% of the liability for the collision and the Alexandria 1, 20% of the liability. **Supreme Court decision:** The appellant (Ever Smart) appealed to the Supreme Court stating that the interpretation of the COLREGS from the lower courts was wrong and did not give sufficient weight to the fundamental importance of the crossing rules in preventing collisions at sea. The Supreme Court was asked to answer the following questions of law: Question 1: On the proper construction of the COLREGS, are the crossing rules inapplicable or to be disapplied where an outbound vessel is navigating within a narrow channel and has a vessel on her port (or starboard) bow on a crossing course approaching the narrow channel with the intention of and in preparation for entering it? Question 2: On the proper construction of the COLREGS, in determining whether the crossing rules are applicable, is there a requirement for the “give-way” vessel to be on a steady course before the crossing rules can be engaged? The Supreme Court answered “no” to both questions and allowed the appeal. The Supreme Court held that the

crossing rules applied and that the Alexandria 1, as the “give-way” vessel, had to keep well clear of the Ever Smart. On this basis the matter has been remitted back to the Admiralty Judge to re-apportion liability – that decision is awaited. **Issues:** Question 2: The Supreme Court answered first the second question. It held that if two vessels both moving over the ground are crossing so as to involve the risk of collision, the engagement of the crossing rule is not dependent upon the “give way” vessel being on a steady course. The Supreme Court also mentioned that the “stand on” vessel’s obligation to keep her course and speed was not an obligation to maintain her precise heading, course or speed for the crossing rules to apply. The requirement of the “give way” vessel to keep clear would apply even in the scenario where the “stand on” vessel was visibly engaged in a manoeuvre (paragraph 62 of the judgment). However, a difficulty that may arise here is what would the obligation of the “give way” vessel be, if the “stand on” vessel did not visibly appear to be engaging in a manoeuvre, but seemed to have an erratic course and heading, even though it was indeed performing a manoeuvre, that was simply not visible by the other vessel? The “give way” vessel in this case would have to continue keeping clear but how would it understand what to do safely and how would liability be apportioned subsequently? Question 1: In relation to the first question, the Supreme Court held that the crossing rules are not overridden by the narrow channel rules only because the approaching vessel is intending and preparing to enter the narrow channel. The Supreme Court identified three scenarios that are likely to take place outside of the entrance to a narrow channel. 1) Vessels approaching the entrance of the channel, heading across it, on a route between start and finishing points unconnected with the narrow channel. They are approaching the entrance of the channel but don’t intend or prepare to enter it. 2) Vessels which intend to enter the channel, and on their final approach to enter, adjust their course to arrive at their starboard side of it. 3) Approaching vessels which are also intending and preparing to enter, but are waiting to enter rather than entering (such as the Alexandria 1), which may be stationary, or moving, although still waiting to enter. The judgment mentions that it was correctly common ground between counsel that the crossing rules apply between a vessel leaving the channel, approaching its entrance, and a

answer two questions: 1) are the crossing rules inapplicable or are to be disapplied where an outbound



vessel in scenario 1 above, regardless of which of them had the other on starboard side. This is because the vessel in scenario 1 is not preparing or intending to enter the channel, or shaping to enter the channel (paragraph 135). We do not see any issues with this interpretation save that it assumes a knowledge of the intentions of the vessel “approaching” the channel. The Supreme Court also confirms that the narrow channel rules, and not the crossing rules, apply as between the leaving vessel and the vessel in scenario 2 above. This is because the approaching vessel is both preparing and intending to enter it, and already shaping (i.e. adjusting her course and speed to do so), on her final approach (paragraph 135 of the judgment). However, a difficulty that arises with this interpretation is that its application depends on how one defines the term “final approach”. If “final approach” means indeed entering the channel then the vessel should not be adjusting her course and speed. This should have already happened and the vessel would be on a course aligned with the channel. In those circumstances the crossing rule would not apply in any event and if anything, the head on rules would apply. The question is what rules apply if the vessel intending to enter the channel is “zig-zagging” around but due to the “zig-zag” it is not pointing towards the entrance of the channel. Being on a steady course is not a pre-requisite to the crossing rules applying and so that is not the answer. Would another vessel witnessing this be expected to comply with the narrow channel rules even though it may not be apparent whether the entering vessel is on its “final approach”? The implications are significant if the vessel leaving the channel is expecting the narrow channel rules to apply and the vessel entering the channel approaches from the starboard side. In those circumstances the departing vessel would be expecting the approaching vessel to take action and maneuver to keep to the starboard side of the channel. However if the approaching vessel was merely crossing and not entering the channel he would expect the departing vessel to give way. In relation to scenario 3, which relates to the present case, the Supreme Court said that when vessels preparing to enter a narrow channel, but are waiting to enter rather than entering, the crossing rules apply.

The question here is, what does “waiting” mean? If the vessel that is “waiting” is moving with a direction towards the entrance of the channel how is the departing vessel supposed to understand what that vessel’s intentions are. It may be maneuvering to come onto “final approach”. If so then it will be expecting the narrow channel rules to apply but in any event, none of that will be clear to the vessel in the channel. Finally, the Supreme Court held that the crossing rules are only overridden if and when the approaching vessel is shaping to enter, adjusting her course so as to reach the entrance on her starboard side of it, on her final approach. However this may be confusing and the only clarity would be if “final approach” is interpreted as a vessel being on a steady course and about to enter the channel. **Conclusion** The aim of the COLREGS is intended to be internationally understood by mariners and easy to apply in situations where mariners need to make a decision to avoid collision. The concept of there being only 3 possible situations at sea – head on; crossing; and overtaking is easily understood. Now, at least as far as the entrance to narrow channels is concerned, there would appear to be a fourth factor to take into account “final approach”. Where heading is not a factor in determining course there is further scope for uncertainty. Hopefully that will not give rise to more collisions but in any event where such collisions occur, the Supreme Court’s decision although helpful in this specific case, may be more difficult to apply in practice. In those circumstances, settlement of apportionment of liability without the involvement of the court may turn out to be more difficult.



INDEX

avv. Simona Coppola <i>Studio Legale Garbarino</i>	Il CTU code strumento di ausilio nel trasporto multimodale	1
avv. Francesca D'Orsi <i>Studio Legale D'Orsi</i>	Estratto dal diritto dei trasporti	2
avv. Claudio Perrella <i>Studio Legale LS LexJus Sinacta</i>	Una nuova ed importante decisione della Court of Appeal in materia di certificazione di qualità "final"	3
avv. Margherita Pace <i>Studio Legale Associato TDP</i>	Ordinanza della Corte di Cass. 15 ottobre 2021 n. 28353 – Sicurezza sul lavoro in tema di trasporto ferroviario di merci	4
avv. Cecilia Verneti <i>Studio Legale Camera Verneti</i>	Si può "cambiare idea" in causa	5
avv. Martina Iguera <i>Studio Legale Camera Verneti</i>	Il caso Galtrade v. BP Oil International Ltd [2021]	6
avv. Fabio Pieroni <i>Studio Legale Siccardi Bregante</i>	Il caso River Countess	7
avv. Daniela D'Alauro <i>Studio Legale Turci</i>	I costi della fideiussione vanno rimborsati	8
avv. Chiara Raggi <i>Studio Legale Mordiglia</i>	Navi Autonome E Convenzioni Internazionali Il Recente "Regulatory Scope Exercise" dell'IMO	9
dr. Giambattista Poggi <i>Studio Commercialista Poggi & Associati</i>	Chiarimenti e criticità della nuova dichiarazione di navigazione in alto mare	10
avv. Gian Carlo Soave <i>Studio Legale Soave</i>	Autotrasporto: le novità dell'accordo sul trasporto dei contenitori	11
avv. Serena Giovidelli <i>Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis</i>	La decadenza nei contratti a termine in caso di pluralità di rapporti	12
dott.ssa Cinzia Farinetti <i>Studio Commercialista Poggi & Associati</i>	Italia inadempiente per l'esenzione di accise sui carburanti	13
avv. Richard Gunn, avv. Elli Aidini <i>Reed Smith Lawfirm</i>	Smart as usual from the Supreme Court but will it be smart for all?	15

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

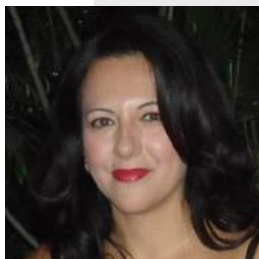
Editore e Direttore responsabile: Luca Florenzano



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@cameravernetti.com



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



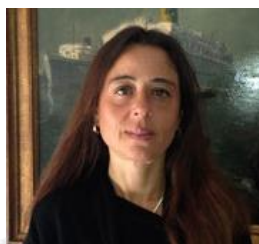
Avv. Guglielmo Camera
Studio legale Camera Vernetti
Via Bacigalupo, 4/14 - 16122 Genova -
Tel.010.5530204 Fax 010.819243
g.camera@slcamera.it



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
danieladalaura@turcilex.it



avv. Simona Coppola
Studio Legale Garbarino
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
Piazza E. Duse, 1 - 20122 - Milano
Tel. 02 76340372 Fax 02 76003764
f.pieroni@siccardibregante.it



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



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



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



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



Studio Legale Associato TDP
 Tracci - Dell'Utri Vizzini - Pace
 Via XX Settembre 8/7, 16121 Genova
 Tel 010-261472 - Fax 010-5302782
 Corso Lodi 12, 20135- Milano
 Unilever House, 100 Victoria Embankment,
 London EC4V 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@cameravernetti.com

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



Lex Trasporti
 mensile di informazione del settore
 info@lextrasporti.com
 Lex Trasporti Via Sallustiana 41/2
 16122 - Genova

ISSN 2284-4827
 Registro presso Tribunale di Genova
 n. 2201/04/2010
 Direzione Editoriale
 Luca Florenzano

Milano



Prossimo numero



Italia in Notte



VISIT OUR WEBSITE
 WWW.LEXTRASPORTI.COM

Shipping and Insurance

Nuove frontiere:
 nuove esperienze, criticità e prospettive.

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

Venerdì, 26 maggio 2016
 dalle ore 15.00 alle 18.00

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

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

la partecipazione è gratuita - alcuni interventi in lingua inglese

ed è valida per DUE CREDITI nell'ambito dell'assolvimento agli obblighi di formazione permanente professionale degli Avvocati e della formazione per gli Assicuratori.
 Per ricevere informazioni contattare la segreteria
 cell. 3420429716 email info@lextrasporti.com