

# LexTrasporti



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

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



ISSN 2284-4627

## Concessioni demaniali turistico ricreative Parte il processo di riforma della normativa



avv. Massimiliano Grimaldi  
Grimaldi Studio Legale, Genova  
[segreteria@grimaldistudiolegale.com](mailto:segreteria@grimaldistudiolegale.com)

Parte il processo di riforma della normativa italiana recante la disciplina sulle modalità di affidamento delle concessioni demaniali marittime e della navigazione interna aventi finalità turistico ricreative. Lo scorso 15 febbraio 2017 è stato presentato alla Camera il **Disegno di legge governativo AC 4302** "Delega al Governo per la revisione e il riordino della normativa relativa alle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali ad uso turistico-ricreativo", assegnato alle Commissioni riunite VI Finanze e X Attività Produttive in sede referente il 22 marzo 2017 e sul quale dovranno esprimere specifico parere le Commissioni I Affari Costituzionali, II Giustizia, V Bilancio, VIII Ambiente, IX Trasporti, XIV Politiche dell'Unione Europea e la Commissione parlamentare per le questioni regionali. Il disegno di legge governativo è scaturito dalla necessità, rilevata dal Governo, di adeguare l'ordinamento interno al diritto dell'Unione europea a seguito delle reiterate censure mosse sin dal 2008 dalla Commissione europea e, più di recente, dalla Corte di Giustizia CE. La questione si è posta essenzialmente in considerazione del fatto che la direttiva n. 2006/123/CE

(direttiva Bolkestein) è stata ritenuta applicabile anche alla materia delle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali; la direttiva, come è noto, ha istituito un quadro giuridico generale per un'ampia varietà di servizi nel mercato interno, allo scopo di assicurare la libertà di stabilimento e la libera circolazione dei servizi tra gli Stati membri. Più in dettaglio, l'art. 12 della direttiva prevede che qualora il numero di autorizzazioni disponibili per una determinata attività sia limitato per via della scarsità delle risorse naturali o delle capacità tecniche utilizzabili, gli Stati membri devono applicare una procedura di selezione tra i candidati potenziali che presenti garanzie di imparzialità e di trasparenza e preveda, in particolare, un'adeguata pubblicità dell'avvio della procedura e del suo svolgimento e completamento. In tali casi l'autorizzazione deve essere rilasciata per una durata limitata adeguata e non può prevedere la procedura di rinnovo automatico né accordare altri vantaggi al prestatore uscente o a persone che con tale prestatore abbiano particolari legami. A fronte di ciò, il Governo ha nel 2009 soppresso il diritto di insistenza previsto dall'articolo 37 del codice della navigazione, contestualmente prorogando sino al 2015 il periodo di durata delle concessioni in scadenza entro tale anno ed estendendo successivamente la suddetta proroga sino al 31 dicembre 2020 attraverso l'articolo 34-duodecies del decreto - legge 179/2012. L'estensione del periodo di proroga è stata censurata dalla Corte di Giustizia dell'Unione europea con la sentenza del 14 luglio 2016 (cause riunite C-458/14), cosicché il Governo è corso al riparo disponendo, nell'ambito del decreto-legge n. 113/2016 (cd decreto enti locali), che, **nelle more della**

**revisione e del riordino della materia in conformità ai principi di derivazione europea**, per garantire certezza alle situazioni giuridiche in atto e assicurare l'interesse pubblico all'ordinata gestione del demanio senza soluzione di continuità, conservano validità i rapporti già instaurati e pendenti in base all'articolo 1, comma 18, del decreto - legge n. 194/2009 (articolo 24, comma 3 - septies). Da qui la recente presentazione del disegno di legge governativo che costituisce, dunque, attuazione dell'articolo 24, comma 3 - septies del decreto-legge n. 113/2016. Nel merito, l'articolo 1, comma 1, dell'AC 4302 delega il Governo ad adottare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del provvedimento, uno o più decreti legislativi per la revisione e il riordino della normativa relativa alle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali ad uso turistico ricreativo, nel rispetto della normativa europea. Nell'esercizio della delega il Governo dovrà osservare i seguenti principi e criteri direttivi: a) prevedere criteri e modalità di affidamento delle concessioni nel rispetto dei principi di concorrenza, di qualità paesaggistica e sostenibilità ambientale, di valorizzazione delle diverse peculiarità territoriali, di libertà di stabilimento, di garanzia dell'esercizio, dello sviluppo, della valorizzazione delle attività imprenditoriali nonché di riconoscimento e di tutela degli investimenti, dei beni aziendali e del valore commerciale, mediante procedure di selezione che assicurino garanzie di imparzialità e di trasparenza, prevedano un'adeguata pubblicità dell'avvio della procedura e del suo svolgimento e tengano conto della professionalità acquisita nell'esercizio di concessioni di beni demaniali marittimi, lacuali e fluviali per finalità turistico-

ricreative; b) stabilire con normativa primaria adeguati limiti minimi e massimi di durata delle concessioni, entro i quali le Regioni fissarono la durata delle stesse, in modo da assicurare un uso rispondente all'interesse pubblico, nonché prevedere che le Regioni possano stabilire il numero massimo di concessioni di cui uno stesso operatore può essere titolare, in modo da garantire adeguata pluralità e differenziazione dell'offerta nell'ambito territoriale di riferimento; c) stabilire le modalità procedurali per l'eventuale dichiarazione di decadenza ai sensi della vigente normativa sulle concessioni, nonché criteri e modalità per il subingresso in caso di vendita o di affitto delle aziende; d) prevedere, anche in relazione alle innovazioni che saranno introdotte dalla legge, un adeguato periodo transitorio per l'applicazione della disciplina di riordino; e) rideterminare la misura dei canoni concessori con l'applicazione di valori tabellari, tenendo conto della tipologia dei beni oggetto di concessione, anche con riguardo alle pertinenze e alle relative situazioni pregresse, e prevedere la classificazione dei medesimi beni, relativamente alla valenza turistica, in differenti categorie; f) procedere al coordinamento formale e sostanziale delle disposizioni legislative vigenti in materia, con indicazione esplicita delle norme abrogate; g) aggiornare le procedure, prevedendo l'estesa e ottimale utilizzazione delle tecnologie digitali dell'informazione e della comunicazione, finalizzate al rafforzamento del sistema informativo del demanio marittimo, favorendo l'interscambio e la condivisione dei dati tra i sistemi informatici delle amministrazioni competenti in materia, nonché garantendo la trasparenza dei rapporti con i destinatari dell'azione amministrativa. All'AC 4302, il cui percorso non sembra affatto scevro da difficoltà specie in relazione alla individuazione di un *adeguato* periodo transitorio per il passaggio dalla vecchia alla nuova disciplina, sono abbinata le seguenti proposte di legge di iniziativa parlamentare: **A.C. 2142** " Disposizioni per la valorizzazione delle aree demaniali marittime e per la promozione degli investimenti nel settore turistico-alberghiero e ambientale"; **A.C. 2431** "Disposizioni concernenti la ridefinizione di aree del demanio marittimo concesse

per finalità turistico-ricreative, nonché misure per favorire la stabilità delle imprese balneari, gli investimenti e la valorizzazione delle coste"; **A.C. 2388**, "Disposizioni concernenti le concessioni demaniali marittime e per la promozione della nautica da diporto" e **A.C. 3492**, "Modifica all'articolo 49 del codice della navigazione in materia di sgombero e devoluzione di opere non amovibili nelle concessioni demaniali marittime". La proposta di legge da ultimo richiamata contiene un solo articolo che aggiungerebbe, in fine all'articolo 49, un comma che così recita: «Sono assimilabili alle opere amovibili e definite come opere di facile sgombero le opere che, pur realizzate con strutture fisse e stabili, possono essere comunque demolite e rimosse con la restituzione in pristino dell'area demaniale concessa in un periodo massimo di novanta giorni». Tale previsione produrrebbe dunque un duplice effetto positivo per le imprese concessionarie: l'esclusione dell'opera da incameramento e la applicazione di canoni più bassi.

## Trasporto merci con droni: l'evoluzione normativa verso una regolamentazione comune europea



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

l'uso dei Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto (Remotely Piloted Aircraft Systems), meglio noti come "droni", è in crescita esponenziale e ciò non soltanto in conseguenza del loro sempre maggiore sfruttamento in campo militare ma, soprattutto, in ambito civile, dove trovano molteplici applicazioni. Come la maggioranza delle tecnologie più avanzate, anche quella dei droni dopo lo sviluppo iniziale a fini militari è stata presa a prestito un po' ovunque in ambito commerciale: adottata come strumento per le riprese cinematografiche dalle grandi major o per i reportage fotografici dei matrimoni di provincia, è divenuta il

vettore più di moda per le consegne porta a porta da parte di ecommerce e case di spedizioni. Dal punto di vista normativo, l'Italia è stata tra i primi paesi al mondo a regolamentare, in dettaglio, l'utilizzo dei droni per usi civili. In particolare, la materia è disciplinata dall'art. 743 del Codice della Navigazione che prevede nella definizione di aeromobile i mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto (APR): "Per aeromobile si intende ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose. Sono altresì considerati aeromobili i mezzi aerei a pilotaggio remoto, definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'ENAC e, per quelli militari, dai decreti del Ministero della difesa. Le distinzioni degli aeromobili, secondo le loro caratteristiche tecniche e secondo il loro impiego, sono stabilite dall'ENAC con propri regolamenti e, comunque, dalla normativa speciale in materia ". In attuazione della suddetta disposizione, l'ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – ha adottato, con delibera del C.d.A. nr. 42 del 16.12.2013, il Regolamento che disciplina l'utilizzo privato dei Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto. Tale regolamento è stato successivamente sottoposto a revisione con la pubblicazione, il 16.07.2015, della "Edizione 2" e dei successivi emendamenti del 21.12.2015, del 22.12.2016 e - da ultimo - del 24.3.2017. Il Regolamento suddivide i Sistemi Aerei a Pilotaggio Remoto (SAPR) – per tali intendendosi ex art. 1, comma 3 "i mezzi aerei a pilotaggio remoto impiegati o destinati all'impiego in operazioni specializzate o in attività scientifiche, sperimentazione e ricerca" – in due categorie sulla base del loro peso. Nella prima categoria rientrano i SAPR con mezzi aerei di massa operativa al decollo inferiore ai 25 Kg, mentre nella seconda vengono inclusi quelli con una massa superiore o uguale ai 25 Kg. Con riferimento alla prima tipologia, per i sistemi APR utilizzati in operazioni di volo non critiche – vale a dire quelle condotte in uno scenario operativo nel quale, in caso di malfunzionamenti, non si prevedono ragionevolmente danni a terzi – è stato introdotto il concetto di "autocertificazione". Per tale tipo di operazioni, quindi, la responsabilità è lasciata all'operatore, che valuta la criticità e l'idoneità del sistema. Le operazioni critiche – ossia il sorvolo di

aree congestionate o di infrastrutture industriali – sono, al contrario, autorizzate dall'ENAC sulla base di accertamenti che tengono conto della complessità del sistema e della criticità degli scenari operativi. Per i Sistemi Aeromobili a Pilotaggio Remoto di peso superiore ai 25 kg è, invece, sempre prevista e richiesta una certificazione del mezzo aereo e una autorizzazione all'operatore aereo, indipendentemente dalla criticità delle operazioni di volo. Per tali mezzi, infatti, si mantiene la stessa tipologia di regolamentazione in uso per gli aeromobili tradizionali: certificazioni di aeronavigabilità e autorizzazione all'impiego.



L'articolo 35, comma 3, punto b stabilisce che il loro utilizzo è consentito, in aree opportunamente selezionate dall'aeromodellista, fino ad un'altezza massima di 70 metri ed entro un raggio massimo di 200 metri. Il pilota deve, inoltre, mantenere il contatto visivo con l'aeromodello in maniera continuativa (c.d. operazioni VLOS). Il 5 maggio scorso, con un mese di ritardo rispetto al previsto, l'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA), ha pubblicato la bozza del futuro Regolamento Europeo sui droni. Si tratta del Prototype Commission Regulation on Unmanned Aircraft Operations e prevede una serie di regole per l'integrazione dei SAPR nello spazio aereo civile europeo, con un duplice scopo: creare un livello di sicurezza uniforme nell'uso di tali velivoli in tutta Europa e, allo stesso tempo, fornire la necessaria flessibilità ad un nuovo settore industriale in continua evoluzione. L'Agenzia propone di collocare sotto le normative di sicurezza tanto le attività commerciali quanto quelle non commerciali e introduce, sia basandosi sull'analisi del rischio nell'utilizzo di un SAPR, sia prendendo come riferimento i parametri forniti dal sistema AIS (Abbreviated Injury Scale), tre distinte categorie di operazioni: 1) 'Open' (a basso rischio), 2) 'Specific' (a medio rischio) e 3) 'Certified' (ad alto rischio), ognuna delle quali è soggetta ad un

regime normativo differente. La categoria Open (1) è, senza dubbio, quella di maggiore interesse e diffusione, in quanto regola l'utilizzo dei droni aventi un peso massimo al decollo inferiore ai 25kg. La sicurezza delle operazioni che coinvolgono tali velivoli è garantita attraverso limitazioni operative specifiche e controlli di conformità agli standard industriali per la sicurezza dei prodotti. Restando quindi in attesa di una regolamentazione europea e passando più nel concreto ad un'analisi sul possibile sfruttamento professionale dei droni, osserviamo che per i grandi operatori del settore il futuro del trasporto merci è senza dubbio negli aerei senza pilota. Era il 2013 quando Amazon annunciò il suo progetto Prime Air: anni in cui sebbene l'unico reale uso di quadricotteri e simili, oltre a quello ludico, fosse quello delle riprese video tutti facevano a gara ad immaginare ed annunciare future applicazioni più o meno fantasiose: recapito di medicinali, reti mesh temporanee, salvataggi, agricoltura di precisione, controllo delle frontiere, studio degli uragani. In realtà parallelamente agli annunci, Amazon ha portato avanti un'interlocuzione con la Federal Aviation Administration (FAA) per chiedere un quadro regolamentare che consenta lo svolgimento delle sperimentazioni, attualmente non possibili per via delle misure di sicurezza imposte. Tra queste, l'obbligo di mantenere i velivoli nel raggio visivo del pilota, il che impedisce viaggi lunghi ed autonomi. A dicembre 2016 Amazon ha effettuato il primo recapito aereo in Inghilterra (un pacchetto di popcorn), grazie ad un permesso speciale delle autorità inglesi, mentre ha depositato un brevetto per la consegna di pacchi tramite paracadute. Anche Google si sta muovendo in una direzione analoga a quella di Amazon. Ma prima del 2020 pare che, almeno negli USA, non si vedranno novità. Nessuna previsione per l'Europa. Nel frattempo, dall'altra parte del mondo, in Cina, c'è un'altra grande azienda di e-commerce che si chiama JD che tutto ciò l'ha già attuato. Senza l'onore delle cronache occidentali. Parliamo del secondo colosso dopo Alibaba, quotato al NASDAQ, e parliamo di 150 mila consegne via drone negli ultimi tre mesi. Le aree rurali della Cina contengono un mercato potenziale di 618 milioni di persone, spesso difficili da

raggiungere su gomma o ferro. Nelle province di Beijing, Sichan, Jaingsu, Shaanxi e Guizhou, JD sta usando quotidianamente una flotta di droni in grado di effettuare circa 40 recapiti al giorno ciascuno, volando in un raggio di 40 chilometri. A differenza della suggestiva idea di Amazon, che prevede il recapito direttamente alla porta del cliente, JD consegna le merci a dei centri di distribuzione locali. Questo consente di evitare problemi di sicurezza e consente di ottimizzare il numero dei voli perché i velivoli possono trasportare fino a 10 chilogrammi. Il costo di un volo è di circa \$1, e gli apparecchi, che chi scrive ha potuto visionare, hanno una dimensione di circa 80cm. Anche UPS conta di utilizzare i droni per consegnare più rapidamente i propri pacchi. L'azienda ha, infatti, annunciato il suo ambizioso piano che prevede che i droni siano lanciati direttamente dai camion di trasporto per raggiungere rapidamente la meta in cui consegnare il pacco. UPS ha iniziato la fase di sperimentazione ed ha effettuato un primo test positivo con un drone che è stato lanciato dal tetto del camion di trasporto e che è volato automatico sino alla località in cui ha depositato il pacco per poi tornare, sempre automaticamente, sul camion. Anche se questo test ha avuto successo, la piattaforma di UPS è ancora ben lungi dall'essere pronta per essere utilizzata su larga scala. TechCrunch riporta, infatti, che un secondo test non ha avuto esiti altrettanto positivi con il drone che ha avuto una serie di problemi. Comunque, UPS intende puntare molto su questa nuova forma di consegna che potrebbe garantire risparmi consistenti nell'ordine dei 50 milioni di dollari all'anno. UPS, ha, infatti, spiegato come i droni potrebbero diventare un sistema di trasporto molto vantaggioso soprattutto in zone rurali riuscendo a raggiungere rapidamente anche zone lontane che richiederebbero una grossa perdita di tempo per essere raggiunte dai vettori tradizionali. Per raggiungere questo obiettivo, UPS ha stretto un accordo con la società Workhorse che si occuperà della costruzione dei droni e dei speciali camion dotati di piattaforma di lancio. In particolare, il camion all'apparenza appare come un furgone UPS standard ma al suo interno c'è uno spazio dedicato allo stoccaggio del drone e dei pacchi che dovrà consegnare. Quando il multirotore

è pronto a volare, una parte del tetto scorre in modo che il drone possa spiccare il volo. La notizia degli ultimi giorni è che dal 2017 Google con il "Project Wing" sarà pronto a sfidare Amazon e la sua nuova creatura "Prime Air" proprio su questo terreno: anche la grande dotcom infatti sta mettendo a punto la consegna veloce della merce acquistata on-line con l'aiuto dei droni.

## Una recente sentenza del Trib. di Genova sul trasporto terrestre



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

La recente sentenza in commento (Tribunale di Genova, Sez. I, n. 1462/2017 pubblicata il 30/5/2017) riguarda il caso del furto di una partita di merce di valore (computer portatili) durante il relativo trasporto terrestre, a mezzo camion, diretto a vari destinatari in Italia. La merce *de quo* era stata venduta da una Società olandese a vari destinatari in Italia e non veniva mai consegnata a destino. Per il predetto trasporto era stata emessa una polizza di carico marittima da Shanghai al porto di scaricazione a Genova, e per la tratta terrestre, successiva a quella marittima, era stato emesso un separato ordine di trasporto terrestre al medesimo vettore incaricato anche del trasporto marittimo, che lo aveva poi affidato ad un sub-vettore. In seguito a ciò gli assicuratori della merce indennizzavano la mittente, agendo poi in rivalsa nei confronti del vettore incaricato. Il vettore, convenuto in giudizio si costituiva opponendo una serie di eccezioni preliminari e di merito, tra cui il difetto di legittimazione passiva del vettore, il difetto di giurisdizione del giudice italiano e il difetto di legittimazione attiva degli assicuratori in surroga. Sotto il primo aspetto, parte convenuta opponeva in particolare che il vettore incaricato del trasporto marittimo avesse agito come mero mandatario relativamente al trasporto terrestre, allo scopo di organizzare e non di eseguire anche il trasporto della merce successivo

all'arrivo della stessa al terminal di scaricazione, secondo lo schema del contratto di trasporto con rispedizione. Il Tribunale di Genova ha invece ritenuto che il "mandato" di eseguire il trasporto terrestre (in tali termini le parti si erano espresse negli scambi precedenti il trasporto) dovesse essere interpretato come un vero e proprio contratto di trasporto, autonomo rispetto a quello marittimo, escludendo che ricorresse la fattispecie del trasporto multimodale e/o del trasporto con rispedizione. In proposito il Tribunale ha affermato "Infatti, secondo l'insegnamento della Suprema Corte, ricorre l'ipotesi del contratto di trasporto con rispedizione "allorchè il vettore si obbliga verso il committente, oltre che ad eseguire il trasporto per una parte del complessivo percorso, anche a concludere, in nome proprio ma per conto di quello, uno o più contratti di trasporto per l'effettuazione della restante parte del percorso, con la conseguenza che vengono posti in essere due contratti collegati, rispettivamente di trasporto e di spedizione" così Cassazione n. 2529/2006. Nel caso in esame il Tribunale ha ritenuto che fosse stato concluso un secondo contratto di trasporto, desumendolo dall'ordine di trasporto terrestre conferito separatamente al vettore e dalla fattura emessa anch'essa separatamente per il nolo relativo a tale tratta di trasporto. Conseguentemente il Tribunale ha escluso che il trasporto terrestre fosse soggetto alle clausole a tergo della polizza di carico marittima, ivi inclusa la clausola di giurisdizione, respingendo quindi la relativa eccezione di parte convenuta. Il Tribunale ha inoltre respinto l'eccezione di difetto di legittimazione attiva degli assicuratori in surroga della mittente, adottando il criterio, ormai costante in giurisprudenza della prevalenza del pregiudizio economico al fine di individuare di volta in volta la legittimazione del mittente o del destinatario. Infatti, il Tribunale ha così affermato: "la difesa afferente alla titolarità del danno in capo agli acquirenti dei beni sottratti non può essere accolta. Al di là della considerazione che la norma relativa al passaggio di proprietà è contenuta nella legge italiana, mentre nel caso di specie la vendita è internazionale, i destinatari finali non risultano essere mai stati parte dei contratti intervenuti, né di quello di trasporto marittimo né del successivo terrestre, né hanno mai

corrisposto somme per i beni, come evidenziato dalle note di credito prodotte sub 3 da parte attrice. Non rileva la data delle note di credito in quanto documenti volti solo a fornire la prova dell'insussistenza di alcun interesse al risarcimento". Nel merito il Tribunale ha infine ravvisato la colpa grave "se non addirittura ... il sospetto di una non completa estraneità dell'autista" ricavabile dallo stesso tenore della denuncia di furto da cui risultava che l'autista, giunto nei pressi della destinazione finale si fermava a pranzare lasciando il mezzo con il carico a bordo in un luogo non custodito senza neppure inserire l'allarme, pur sapendo di trasportare computer.

## Il caso "Maersk Tangier"



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

La sentenza affronta in modo analitico diversi aspetti ma appare qui interessante soffermarsi sulle motivazioni spese in merito a cosa debba intendersi, sotto il profilo della limitazione del debito vettoriale, per "pacco" o "unità" ai sensi della Convenzione dell'Aja Visby (art. IV.5). Il caso trae origine dal trasporto dalla Spagna (Cartagena) al Giappone (Yokohama) di dodici contenitori frigoriferi carichi di filetti di tonno, singolarmente congelati e non confezionati, nonché di sacchi contenenti altre parti di tonno congelato. In data 24.11.2012 i contenitori venivano caricati a bordo della *Maersk Tangier* che scalava successivamente Valencia. Nel corso di detto ultimo scalo, nove contenitori venivano trasbordati sulla *Maersk Emden* il 3.12.2012. I restanti tre vennero, invece, imbarcati sulla *Maersk Eindhoven* che lasciava Valencia il 3.1.2013. A causa di un allarme scattato in navigazione, uno dei predetti tre contenitori veniva scaricato dalla *Maersk Eindhoven* a Barcellona ed il carico stivato in altro container. Quest'ultimo lasciava finalmente la Spagna alla volta del

Giappone a bordo (nuovamente) della *Maersk Tangier* in occasione dello scalo del 13.1.2013. Giunta la merce a destinazione, i ricevitori lamentavano avaria al carico per rialzo di temperatura. Ne nasceva controversia decisa con la sentenza in commento [*Kyokuyo Co Ltd c. A.P. Møller – Maersk A/S “Maersk Line”* – consultabile per esteso al seguente indirizzo: [http://www.bailii.org/cgi-bin/format.cgi?doc=/ew/cases/EWHC/Comm/2017/654.html&query=\(maersk\)+AND+\(tangier\)](http://www.bailii.org/cgi-bin/format.cgi?doc=/ew/cases/EWHC/Comm/2017/654.html&query=(maersk)+AND+(tangier)). Ritenuta, con articolata motivazione, l'applicazione delle Regole dell'Aja Visby, pur in presenza di lettere di vettura e non di polizze di carico, il Giudice ha affrontato il tema principale sollevato dai Ricevitori. Questi erano in particolare interessati a non vedersi opporre il limite eccepito dal vettore marittimo e calcolato prendendo come “unità” di riferimento il singolo contenitore. Secondo il vettore, infatti, il termine “unità” adottato dalla Convenzione indica solo la merce che possa essere caricata a bordo della nave nelle condizioni in cui si trova, senza necessità di essere stivata in contenitore. Siccome, nel caso di specie, i filetti non erano confezionati, non potevano essere caricati – secondo l'assunto del vettore convenuto - nelle condizioni in cui si trovavano e, quindi, non erano da considerarsi “unità” ai fini del calcolo del limite del debito a termini delle Regole dell'Aja-Visby. I caricatori, di contro, sostenevano che ogni filetto di tonno andasse inteso come singola “unità” perché stivati singolarmente all'interno dei contenitori. Il Giudice ha accolto la tesi degli interessi al carico. Chiave di volta del ragionamento la notazione che non esista nel dettato della regola uniforme alcun riferimento alle modalità con cui il carico possa essere imbarcato nel caso in cui non venga stivato in contenitore. Il termine “unità” adottato dall'art IV.5 delle Regole dell'Aja Visby (ma la conclusione, secondo la sentenza, vale anche in caso di applicazione delle regole dell'Aja) deve determinarsi con riferimento alle caratteristiche della merce stivata nel contenitore “*come se le pareti del contenitore fossero trasparenti*”. In merito ai colli all'interno del contenitore, la sentenza precisa che il numero degli stessi indicati in polizza di carico costituisce il parametro da prendere in considerazione ai fini del calcolo della limitazione.

Conclusivamente ogni filetto doveva considerarsi una “unità” ed ogni sacco un “pacco” ai sensi della Convenzione e dei relativi criteri per la determinazione del limite del debito. Quanto alla questione sollevata dal vettore in merito alla necessità che il carico fosse indicato in polizza come confezionato per potere qualificare ogni singolo pezzo come unità, il giudice ha ritenuto che la convenzione richieda solo l'indicazione del numero dei colli stivati nel contenitore senza avere riguardo al fatto che la stessa sia o meno confezionata. In esito a tali passaggi la sentenza ha stabilito che il limite del debito vettoriale era, nella specie, di 666,67 Diritti Speciali di Prelievo (DSP) per ogni filetto e 666,67 DSP per ogni sacco. La sentenza è interessante perché nell'affermare che, a termini delle regole dell'Aja Visby e dei relativi criteri per la determinazione del limite del debito vettoriale, per “unità” deve intendersi ogni pezzo all'interno del contenitore che possa identificarsi come singola merce da trasportare, precisa che ai fini del calcolo del limite, è sufficiente l'indicazione in polizza di detti pezzi e non è richiesto che questi siano confezionati.



## DDT e CMR: analogie e differenze



avv. Gian Carlo Soave  
Studio Legale Soave  
[avvgiancarlosoave@legassinfo.it](mailto:avvgiancarlosoave@legassinfo.it)

Il documento di trasporto (in breve d.d.t.) è stato introdotto con il D.P.R. 472/1986 a seguito dell'abolizione della bolla di accompagnamento, come previsto dalla normativa comunitaria (sesta direttiva "IVA" - Direttiva 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sul fatturato - Sistema comune di imposta sul valore aggiunto: base

imponibile uniforme). Il d.d.t. è tra i documenti di trasporto quello che certifica il trasferimento di merci dal cedente (venditore) al cessionario (acquirente). In sintesi il d.d.t. è il documento che accompagna i beni durante il trasporto (al posto, come detto, della vecchia bolla di accompagnamento) e che consente agli operatori di avvalersi della modalità di fatturazione differita (ovvero senza l'emissione dalle fatture al momento della consegna della merce). Il d.d.t. costituisce un documento contabile di consegna emesso in relazione alla movimentazione di beni ed il suo utilizzo rimane fondamentale laddove si voglia usufruire delle opportunità che il sistema iva offre. Il d.d.t. deve contenere obbligatoriamente le seguenti indicazioni (art. 1 co. 3 DPR 472/1996): (i) data è numero; (ii) generalità dei soggetti coinvolti nell'operazione (cedente, cessionario, eventuale impresa incaricata del trasporto); (iii) descrizione della natura, qualità e quantità dei beni ceduti (che potranno essere anche indicate in cifre, senza necessità delle lettere). Dovrà essere emesso in due copie: una deve essere trattenuta e conservata dall'emittente; l'altra deve essere consegnata al cessionario in accompagnamento della merce ceduta e trasportata. È bene precisare che il d.d.t. non è a forma vincolata: allo stesso è equiparato qualunque altro documento che contenga tutte le informazioni previste dalla legge. I beni viaggianti non devono necessariamente essere accompagnati fisicamente dal d.d.t. atteso che quest'ultimo può essere inviato anche separatamente (tramite posta o anche mail), purché ciò avvenga entro la mezzanotte del giorno di consegna. Il d.d.t. è inoltre soggetto agli obblighi di conservazione previsti dall'art. 39, co. 3, D.P.R. 633/1972 (lo stesso deve essere, inoltre, registrato sia dall'emittente che dal destinatario dei beni - C.M. 225/1996). Nel caso di operazioni internazionali il documento di trasporto può essere utilizzato negli scambi intracomunitari come mezzo di prova per dimostrare l'avvenuta operazione, mentre nel caso di esportazioni non è previsto l'utilizzo del d.d.t., in quanto per l'espletamento delle pratiche doganali viene richiesta la fattura immediata. La convenzione CMR (Convention des Marchandises par Route) è, invece, l'accordo internazionale

tipico del trasporto internazionale su strada, stipulato in prima stesura a Ginevra il 19 maggio 1956. Tale convenzione si applica "ad ogni contratto per il trasporto a titolo oneroso di merci su strada per mezzo di veicoli indipendentemente dal domicilio e dalla cittadinanza delle parti, quando il luogo di ricevimento della merce ed il luogo previsto per la riconsegna indicati nel contratto sono situati in due Paesi diversi, di cui almeno uno si Parte della Convenzione" (articolo 1). Il presupposto oggettivo per l'applicazione della convenzione CMR è, dunque, che il luogo di partenza e quello di arrivo delle merci siano situati in due paesi differenti (e pertanto il trasporto sia qualificabile *latu sensu* come internazionale). La Convenzione CMR non specifica a chi spetti il rilascio della lettera di vettura internazionale e sul punto manca un orientamento unanime anche da parte della giurisprudenza e della dottrina. Nella pratica accade che il più delle volte la CMR venga emessa dal mittente o spesso dallo spedizioniere in qualità di committente del trasporto, su richiesta del vettore. La lettera di vettura internazionale contiene obbligatoriamente i dati relativi ai soggetti coinvolti, al trasporto ed alle merci; fra le indicazioni eventuali, vi può essere il divieto di trasbordo del carico che a volte, per la natura della merce, si rivela alquanto importante (specie per merce con stivaggio che prevede precise modalità o accorgimenti). La lettera di vettura internazionale costituisce prova dell'avvenuta presa in consegna delle merci da parte del vettore e rappresenta essa stessa il contratto di trasporto internazionale. È bene rimarcare che il documento CMR non è titolo negoziabile (nel senso che non consente di trasferire a terzi soggetti il possesso delle merci durante il viaggio) e non è neppure titolo rappresentativo delle merci (dunque non è necessario l'originale per il ritiro da parte del destinatario). A differenza del d.d.t. la lettera di vettura internazionale deve sempre viaggiare in vettura assieme alla merce. Dunque, in sintesi, il d.d.t. nasce come documento fiscale di accompagnamento dei beni mentre il C.M.R. è la lettera di vettura internazionale, ossia il documento di trasporto controfirmato dal corriere/vettore quale prova dell'avvenuta ricezione della merce per la

consegna a destino. C'è da dire che il d.d.t, nato come documento fiscale, è stato poi utilizzato dagli operatori del trasporto anche a fini più prettamente civilistici, ossia quale prova dell'avvenuta consegna della merce e della conclusione del contratto, privando così di fatto la lettera di vettura del ruolo istituzionale riconosciute dal codice civile e provocandone, di fatto, un declino a livello pratico.

## Il caso "Atlantik Confidence"



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

Il caso in oggetto è l'unico in cui il limite di responsabilità della LLMC 1976 è stato disapplicato. La questione riguarda un incendio occorso a bordo della M/n "Atlantik Confidence" nell'Aprile del 2013. A seguito di tale evento gli armatori cercavano di limitare la loro responsabilità in base alla "Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976" davanti all'Admiralty Court. I proprietari del carico cercavano invece di disapplicare il limite sulla base del fatto che il sinistro fosse stato causato da "atto o omissione personale dell'armatore" in base all'art. 4 della LLMC 76. In particolare gli interessati al carico sostenevano che la nave fosse stata deliberatamente affondata dal suo equipaggio dietro ordine dell'armatore ("scuttling"). L'onere di provare lo scuttling "on the balance of probabilities" giaceva sugli interessati al carico. In particolare su tale aspetto il Giudice ha sostenuto nella sentenza che la Corte possa basare il suo giudizio su inferenze, dal momento che è spesso impossibile ottenere prove dirette. Nel caso di specie si trattava di una nave sulla quale, mentre si trovava in navigazione, scoppiava un incendio in sala macchine. Dopo circa 3 ore la nave veniva abbandonata dal suo equipaggio che, dopo circa 4 ore, veniva raccolto a bordo da una nave di passaggio dopo che era rimasto frattanto nelle vicinanze a bordo di zattere. Poco dopo la nave si inclinava ed affondava. L'armatore, come detto, apriva il procedimento di limitazione argomentando che il sinistro

fosse stato causato da cause accidentali: l'incendio era stato accidentale ed aveva consentito l'ingresso di acqua nella sala macchina e nelle casse zavorra. L'incendio, a detta dell'armatore, era stato causato da una perdita fortuita di olio su un generatore (n.2) che a sua volta era stato schizzato su una turbosoffiante che non era stata termoisolata. A proposito di questa dinamica, il Giudice ha sostenuto che la stessa fosse improbabile e che non vi fosse supporto al fatto che l'incendio fosse partito dal generatore, da qui la conclusione la causa dell'incendio sostenuta dall'armatore fosse remota. A ciò si aggiungeva il fatto che l'allagamento della sala macchine e delle casse zavorra non fossero sufficienti per far affondare la nave ma che fosse necessario l'allagamento di un ulteriore compartimento. Su questo aspetto l'armatore sosteneva che i tubi sonda della cassa zavorra della stiva no.5 fossero danneggiati o corrosi. Di contrasto gli interessati al carico sostenevano che il comandante ed il direttore di macchina avessero aperto deliberatamente le prese a mare nella sala macchine e le valvole del sistema di zavorra, al fine di consentire l'ingresso di acqua. Sostenevano anche che l'incendio fosse stato appiccato deliberatamente nel magazzino dal DM e dal Comandante per celare l'entrata d'acqua. Sulla base di ciò gli interessati al carico concludevano che la ricostruzione dell'armatore non fosse plausibile e che le evidenze raccolte, seppur prese singolarmente non avrebbero potuto essere sufficienti a provare uno scuttling, lo sarebbero state se valutate nel loro complesso. Effettivamente vi erano alcuni aspetti fattuali che erano degni di nota. Il primo riguardava la rotta assunta dall'AT alcuni giorni prima dell'evento e che era stata modificata al fine di portare la nave lontana dalle coste dell'Oman in acque più profonde; rotta per la quale non era stata fornita alcuna spiegazione. A ciò si aggiungeva il fatto che una nave della medesima flotta (Heather) era stata dirottata sul luogo delle operazioni con a bordo due Superintendent senza che rendesse palese la sua presenza ai salvatori frattanto incaricati. Ulteriore aspetto ineriva la condotta del Comandante e del DM che, dopo l'incendio, era stata alquanto sospetta: il DM aveva impedito ai membri dell'equipaggio di entrare nel locale macchine per combattere l'incendio, non

era stato fatto alcun accertamento circa la causa dell'inclinazione della nave, nessun messaggio con richiesta di assistenza era stato inviato se non dopo due ore, non era stato inviato nessun avviso agli armatori circa l'abbandono nave, il DM ed il Comandante erano tornati a bordo due volte dopo l'abbandono nave e non era stato fatto nessun rapporto scritto circa l'evento. Infine ulteriore circostanza rilevante ineriva le condizioni finanziarie dell'armatore: la nave era parte di una flotta più ampia in cui tutte le navi erano sovra-assicurate, la società era in difficoltà finanziarie notevoli e l'affondamento avrebbe ridotto il debito verso le banche non solo gravante sulla AT ma anche sulle altre navi sorelle. Sulla base di quanto sopra è stata emessa una sentenza in cui si è concluso che l'affondamento fosse effettivamente uno scuttling: *"avendo considerato la totalità delle prove in questo caso e i vari argomenti delle parti concludo che il DM, con la consapevolezza e consenso del comandante, appiccò deliberatamente un incendio nel magazzino causando l'affondamento volontario della AT. Hanno negato di avere fatto ciò ma non posso accettare le loro prove. Quando le loro evidenze sono collocate all'interno del contesto di questo caso non possono essere vere.... La nave è stata deliberatamente affondata... su richiesta di Mr. Agaoglu, l'alter ego dell'armatore. In tali circostanze il sinistro è stato causato da una sua personale azione commessa con l'intento di causarlo... mentre l'improbabile può accadere è difficile accettare che tre eventi improbabili (incendio fortuito, allagamento fortuito della sala macchine ed allagamento delle casse zavorra) si siano susseguiti rapidamente."* Il Giudice ha quindi concluso per la disapplicazione del limite ex LLMC 1976. Nel Dicembre del 2016 l'armatore faceva istanza di appello ma la stessa veniva rigettata da Hamblen LJ che ha dichiarato *"Prima di raggiungere la sua esaustiva conclusione il giudice è stato accorto nel considerare tutte le prove e nel riconsiderare dette prove, gli argomenti, le probabilità / improbabilità nel loro complesso. Non vi è segno del fatto che vi sia una prova rilevante che il giudice abbia ignorato o di cui non abbia tenuto conto. La sua conclusione è confermata da un'ampia gamma di prove .... Per le ragioni di cui sopra, e*

*quelle date dalla parte appellata, non ritengo che un appello avrebbe una reale prospettiva di successo o che vi sia una qualsiasi altra ragione convincente per concedere l'appello ed il relativo consenso deve essere pertanto essere rifiutato".* Ne deriva che la decisione di primo grado è divenuta definitiva. Peraltro, pur essendo l'unico caso in cui è stato disapplicato il limite ex LLMC 76, non si ritiene che si tratti di una decisione rivoluzionaria che ha invece confermato la corretta interpretazione dell'art. 4 della LLMC 76. Trattasi, infatti, di una decisione che si basa soprattutto sui fatti sottesi che, nel caso in esame, presentavano certamente degli aspetti alquanto peculiari.

## La Corte di Giustizia interviene sull'esonero dei dazi doganali e IVA



**avv. Daniela D'Alauro**  
Studio Legale Turci  
[danieladalauro@turcilex.it](mailto:danieladalauro@turcilex.it)

La Corte di Giustizia con la sentenza del 18 maggio 2017 nella causa C-154/16, ha affrontato alcune interessanti questioni doganali in tema di dazi ed IVA su merci immesse nel territorio dell'Unione in regime di transito esterno andate distrutte. La vicenda riguardava un camion cisterna contenente solvente, vincolato al regime di transito comunitario esterno, che durante il trasporto nel territorio lettone aveva perso parte della merce; in particolare, l'ufficio doganale di destinazione aveva constatato la mancanza di circa 2.500 Kg di solvente in quanto il dispositivo di scarico inferiore del veicolo non era stato chiuso correttamente o era stato danneggiato. Il regime di transito esterno permette la circolazione da una località all'altra del territorio doganale dell'Unione Europea di merci non comunitarie, senza che tali merci siano soggette ai dazi all'importazione e ad altre imposte, né alle misure di politica commerciale; la Dogana di destinazione appura il regime di transito esterno quando è in grado di determinare, in base al confronto dei dati disponibili all'ufficio

di partenza e di quelli disponibili all'ufficio di destinazione, che esso si è concluso in modo corretto. Nel caso di specie poiché parte della merce era risultata mancante, era stata ritenuta sussistente l'obbligazione doganale e dovuta anche l'IVA; in relazione alla legittimità di tali decisioni è stata adita la Corte di Giustizia. Il Giudice Europeo, in primo luogo affronta la questione relativa all'applicabilità dall'art. 203 paragrafo 1 del Regolamento (CEE) n. 2913/92 (Codice Doganale Comunitario – CDC), all'epoca vigente, secondo cui l'obbligazione doganale all'importazione sorge in seguito alla sottrazione al controllo doganale di una merce soggetta a dazi all'importazione. Secondo la Corte di Giustizia la scomparsa di una parte della merce vincolata al regime del transito comunitario esterno può, in linea di principio, costituire una sottrazione di quest'ultima al controllo doganale laddove le autorità doganali sono effettivamente impossibilitate ad accedere a tale parte della merce e ad effettuare i controlli; tuttavia, l'applicazione dell'articolo 203, paragrafo 1, CDC è giustificata quando la scomparsa della merce presenta un rischio che la stessa sia immessa, senza essere sdoganata, nel circuito economico dell'Unione (v., in tal senso, sentenze del 20 gennaio 2005, Honeywell Aerospace, C-300/03, EU:C:2005:43, punto 20, nonché del 15 maggio 2014, X, C-480/12, EU:C:2014:329, punti 35 e 36).



Tale ipotesi non ricorre nel caso della scomparsa di una merce dovuta alla sua distruzione totale o alla sua perdita irrimediabile, in caso di perdita di un liquido da una cisterna durante il trasporto; infatti, una merce non più esistente o inutilizzabile da chiunque non può, per questo solo motivo, essere immessa nel circuito economico dell'Unione. Conseguente il Giudice Europeo sancisce che l'articolo 203, paragrafo 1, CDC non si applica nel caso in cui il volume totale della merce vincolata

al regime del transito comunitario esterno non sia stato presentato all'ufficio doganale di destinazione previsto nell'ambito di tale regime, a causa della distruzione totale o della perdita irrimediabile, adeguatamente dimostrata, di una parte di tale merce. L'obbligazione doganale potrebbe tuttavia sorgere ai sensi dell'art. 204, paragrafo 1, lettera a), CDC, come conseguenza dell'inadempienza ad uno degli obblighi collegati al regime del transito comunitario esterno, ossia la presentazione in Dogana, all'ufficio doganale di destinazione, di una merce intatta. L'articolo 206, paragrafo 1, CDC prevede che, in deroga all'articolo 204, paragrafo 1, lettera a), di tale codice, non sorga alcuna obbligazione doganale nei confronti di una data merce quando l'interessato fornisca la prova che l'inadempienza degli obblighi risultanti dall'utilizzazione del regime doganale cui la merce è stata vincolata è dovuta alla distruzione totale o alla perdita irrimediabile della merce per una causa inerente alla sua stessa natura o per un caso fortuito o di forza maggiore. Il Giudice Europeo precisa quindi che occorre verificare se la perdita di un liquido, come un solvente, da una cisterna, dovuta al fatto che il dispositivo di scarico inferiore del carro cisterna non era stato chiuso correttamente o era stato danneggiato, possa essere qualificata come caso fortuito o di forza maggiore. Nel contesto della normativa doganale, le nozioni di "forza maggiore" e di "caso fortuito" sono entrambe caratterizzate da un elemento oggettivo, relativo all'esistenza di circostanze anomale ed estranee all'operatore, e un elemento soggettivo, costituito dall'obbligo dell'interessato di premunirsi contro le conseguenze dell'evento anormale, adottando misure appropriate senza incorrere in sacrifici eccessivi. Conseguentemente, secondo la Corte di Giustizia, una perdita di solvente, nel caso in cui sia stata provocata dalla chiusura scorretta di un dispositivo di scarico, deve essere considerata non già come una circostanza anomala o estranea all'operatore attivo nell'ambito del trasporto delle sostanze liquide, bensì come la conseguenza di una violazione del dovere di diligenza normalmente richiesta nell'ambito dell'attività di tale operatore, cosicché né l'elemento oggettivo né quello soggettivo, che

caratterizzano le nozioni di "forza maggiore" e di "caso fortuito", sussistono nel caso di specie. Quanto all'ipotesi del danneggiamento di un dispositivo di scarico, non si può escludere che la suddetta circostanza possa soddisfare i criteri indicati ove risulti anomala e estranea a un tale operatore e qualora le sue conseguenze non avrebbero potuto essere evitate malgrado l'adozione di tutte le precauzioni del caso. Tuttavia il Giudice europeo demanda al Giudice nazionale il compito di verificare se tali criteri siano soddisfatti, prendendo in particolare in considerazione il rispetto, da parte degli operatori quali l'obbligato principale e lo spedizioniere, delle norme e dei requisiti in vigore relativamente allo stato tecnico delle cisterne e alla sicurezza del trasporto di sostanze liquide quali un solvente. In relazione all'IVA la Corte sottolinea che una merce totalmente distrutta o irrimediabilmente persa mentre era vincolata al regime del transito comunitario esterno, poiché non può essere ammessa nel circuito economico dell'Unione e, pertanto, svincolata da tale regime, non può essere considerata "importata", ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera d), della Direttiva 2006/112/CE (c.d. Direttiva IVA), né può essere assoggettata all'IVA a tale titolo. Conseguentemente secondo il Giudice europeo l'articolo 2, paragrafo 1, lettera d), nonché gli articoli 70 e 71 della Direttiva IVA devono essere interpretati nel senso che l'IVA non è dovuta per la parte totalmente distrutta o irrimediabilmente persa di una merce vincolata al regime del transito comunitario esterno. Quanto alla responsabilità dei soggetti coinvolti, in forza dell'articolo 96, paragrafo 1, e dell'articolo 204, paragrafo 1, del CDC, l'obbligato principale, nella sua veste di titolare del regime del transito comunitario esterno, è debitore dell'importo dell'obbligazione doganale scaturente dalla mancata osservanza delle disposizioni relative a tale regime. La responsabilità così attribuita all'obbligato principale mira a garantire un'applicazione diligente ed uniforme delle disposizioni relative a tale regime e il buon svolgimento delle operazioni di transito a beneficio della tutela degli interessi finanziari dell'Unione europea e dei suoi Stati membri; tale responsabilità, secondo la Corte, è indipendente dalla buona fede dell'obbligato principale e dal

fatto che l'infrazione al regime di transito comunitario esterno derivi da un fatto al quale egli è estraneo. Conseguentemente il Giudice europeo chiarisce che il combinato disposto dell'articolo 96, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 204, paragrafo 1, lettera a), e paragrafo 3, CDC deve essere interpretato nel senso che l'obbligato principale è responsabile del pagamento dell'obbligazione doganale sorta relativamente a una merce vincolata al regime del transito comunitario esterno, anche se lo spedizioniere non ha adempiuto le obbligazioni a lui incombenti in virtù dell'articolo 96, paragrafo 2, di tale codice, segnatamente quella di presentare tale merce intatta all'ufficio doganale di destinazione, nel termine fissato. L'obbligato principale è responsabile del pagamento dell'obbligazione doganale sorta nei confronti di una merce vincolata al regime di transito comunitario esterno, anche se lo spedizioniere non ha adempiuto le obbligazioni a lui incombenti in virtù dell'articolo 96, paragrafo 2, del medesimo codice. Il codice doganale, sancendo tale responsabilità oggettiva dell'obbligato principale, istituisce un meccanismo giuridico di base che facilita, segnatamente, il buon svolgimento delle operazioni di transito a beneficio della tutela degli interessi finanziari dell'Unione europea e dei suoi Stati membri. Di conseguenza la Corte di Giustizia sottolinea che l'autorità doganale di uno Stato membro è tenuta ad attivare la responsabilità dell'obbligato principale; tuttavia, dalla natura del meccanismo di solidarietà scaturisce che tale autorità ha la facoltà, ma non l'obbligo, di attivare la responsabilità solidale dello spedizioniere; nel caso tuttavia l'autorità doganale di uno Stato membro non chieda allo spedizioniere, a titolo di tale responsabilità solidale, di pagare l'obbligazione doganale, non viene pregiudicato in alcun modo il diritto dell'obbligato principale di avviare un'azione di regresso contro lo spedizioniere.



## Estratto dal Diritto dei Trasporti



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

**S**ul fascicolo nr. III dell'anno 2016, è stata pubblicata la sentenza della Corte d'Appello di Roma del 30.05.2016 nr. 3444 con commento della Collega Manuela Cocca sull'abbandono di nave e modalità di comunicazione all'assicuratore. La questione su cui è stata chiamata a pronunciarsi la Corte d'appello di Roma attiene alla forma della comunicazione della dichiarazione d'abbandono per un'unità da diporto. Come noto, l'abbandono all'assicuratore è un istituto tipico del diritto della navigazione, per il quale l'assicurato può abbandonare all'assicuratore la nave, le merci o il nolo ed esigere l'indennità per perdita totale. Nel caso della nave, ciò può essere fatto (a) quando la nave è perduta, o è divenuta assolutamente inabile alla navigazione e non riparabile, ovvero quando mancano sul posto i mezzi di riparazione necessari, né la nave può, anche mediante alleggerimento o rimorchio, recarsi in un porto ove siano tali mezzi, né procurarseli facendone richiesta altrove; (b) quando la nave si presume perita; (c) quando l'ammontare totale delle spese per la riparazione dei danni materiali subiti dalla nave raggiunge i tre quarti del suo valore assicurabile (art. 540 c. nav.). La dichiarazione di abbandono quando ha per oggetto la nave deve essere notificata all'assicuratore, in ogni altro caso deve essere portata a conoscenza dell'assicuratore medesimo con lettera raccomandata. (art. 543, secondo comma, c. nav.). Nel caso di specie sottoposto all'attenzione della corte la società proprietaria dell'imbarcazione ed assicurata convenne in giudizio la società di assicurazione al fine di ottenere il pagamento dell'indennizzo dovuto a seguito del sinistro che aveva interessato un'imbarcazione da diporto (non si specifica se si trattasse di nave, imbarcazione o natante), per la quale era stata fatta la dichiarazione di abbandono all'assicuratore a mezzo di raccomandata. La Compagnia assicuratrice aveva comunicato di voler liquidare il danno

senza però riconoscere l'abbandono, per evitare di pagare le spese del trasporto da Ventotene, luogo dell'incidente, fino ad Ostia, asserendo che la dichiarazione di abbandono doveva essere notificata a mezzo ufficiale giudiziario. La Corte d'appello di Roma richiamando l'art. 543 cod. nav secondo comma sostiene che la norma "quando opera una distinzione nelle modalità di comunicazione della dichiarazione di abbandono all'assicuratore, fa riferimento alla distinzione fra nave e galleggiante. Poiché per le unità da diporto non è concepibile la distinzione fra navi e galleggianti, in mancanza di una previsione specifica contrattuale, la dichiarazione di abbandono all'assicuratore di un'unità da diporto (nave, imbarcazione o natante che sia) può essere eseguita con la semplice spedizione di una raccomandata o mezzo equipollente." La Corte ha concluso per la sufficienza della comunicazione a mezzo raccomandata, con un ragionamento che però non convince. Infatti, la Corte, dopo aver richiamato la definizione codicistica di "nave" (art 136 primo comma cod. nav.) e quella di galleggiante (ricavabile dall'art. 136, terzo comma c.nav.) - cosa peraltro del tutto superflua, dato che, evidentemente, una unità da diporto non è certo un galleggiante – puntualizza che, non appare del tutto convincente l'orientamento dottrinale e giurisprudenziale secondo cui il criterio distintivo risiede nella diversità della destinazione, valorizzando il disposto dell'art. 62 reg. nav. int., individua la mancanza di autopropulsione come caratteristica unica e determinante ai fini della corretta differenziazione tra nave e galleggiante. Tale ricostruzione, poggia su un'errata interpretazione dell'art. 543 cod. nav, ed infatti, la sentenza ricostruisce la disciplina dell'abbandono dell'assicuratore richiamando appunto la disposizione dell'art. 543 cod. nav, la quale, operando una distinzione tra le modalità di comunicazione della dichiarazione di abbandono, differenzia tra abbandono della nave e abbandono delle merci (art. 541 cod. nav.) e del nolo (art 542 cod. nav.) e non, come ricostruito dalla Corte, tra nave e galleggiante. Alla fine del lungo ragionamento, la Corte è giunta alla conclusione che allorché l'art. 543, secondo comma, c. nav. prescrive che la comunicazione dell'abbandono debba

essere «notificata» per le navi e comunicata per raccomandata in tutti gli altri casi, «faccia chiaro riferimento alla distinzione fra nave e galleggiante». Evidentemente la Corte non ha considerato che non è solo la nave a poter essere abbandonata all'assicuratore (art. 540 c. nav.), ma anche le merci (art. 541 c. nav.) ed il nolo (art. 542 c. nav.); sicché la ovvia (e pacifica) interpretazione del secondo comma dell'art. 543 c. nav. è che l'abbandono di nave deve essere notificato per ufficiale giudiziario, mentre per l'abbandono delle merci e del nolo è sufficiente la raccomandata. Non solo: la Corte non ha considerato neppure che l'art. 540 c. nav. prevede che la nave (e non il galleggiante) possa essere abbandonata all'assicuratore; sicché ha poco senso ritenere che il codice della navigazione abbia previsto una diversa modalità di comunicazione dell'abbandono per qualcosa (il galleggiante) per cui l'abbandono all'assicuratore non è ammesso. Peraltro occorre rilevare che, l'art. 543 cod. nav. richiama le norme di cui all'art. 249 e 250 cod. nav i quali prevedono la forma e la pubblicità degli atti relativi alla proprietà della nave. Dunque, per espressa previsione normativa dei predetti articoli, la dichiarazione di abbandono della nave, in quanto atto relativo alla proprietà, a differenza di quella delle merci e del nolo, deve essere trascritta nella matricola e annotata nell'atto di nazionalità, se si tratta di nave maggiore, oppure mediante trascrizione nei registri di iscrizione se relativa a navi minori. Ciò significa che la necessità della notifica trova la propria ragion d'essere nella trascrizione della dichiarazione stessa, che invece non è prevista (correttamente) per le altre tipologie di abbandono (merci e nolo). Peraltro, la Corte proseguendo nella sua trattazione si spinge oltre sostenendo che "appare evidente allora, come il testo dell'art. 543 cod. nav. quando opera una distinzione nelle modalità di comunicazione della dichiarazione di abbandono faccia chiaro riferimento alla distinzione fra nave e galleggiante. Tutto ciò, tuttavia non si attaglia minimamente alla fattispecie in esame laddove si fa chiaramente riferimento alla disciplina delle unità da diporto. In tal senso depone il testo del contratto di assicurazione che fa chiaramente riferimento alle "navi da diporto" e lo stesso contenuto dell'art. 15 condizioni generali di polizza ove si parla

di "abbandono delle unità da diporto" e non si utilizza proprio il termine "nave". Alle unità da diporto si applica, infatti, la particolare distinzione tra "navi", imbarcazioni, e "natanti" dettata dall'art. 3 del D.Lg. 18 luglio 2005, nr. 171 (codice della nautica da diporto). Dunque non ha senso applicare alla fattispecie, ove viene fatto specifico riferimento ad una disciplina recente e ad una terminologia completamente innovativa rispetto al codice della navigazione, un diverso regime di comunicazione della dichiarazione di abbandono sulla base di una distinzione che per le unità da diporto non è concepibile (non esiste un'ipotesi di galleggiante da diporto). Appare logico, in mancanza di una previsione specifica contrattuale, che la dichiarazione di abbandono nell'ambito delle unità da diporto ben possa essere eseguita con la semplice spedizione di una raccomandata, o anche a mezzo equipollente, valido per tutti i tipi previsti dalla legge (navi, natanti o imbarcazioni che siano) comunque idonea a mettere tempestivamente l'assicuratore a conoscenza della volontà dell'assicurato di abbandonare il mezzo." Non vi è dubbio che tale affermazione lasci oltremodo perplessi, anzitutto perché in contrasto con le premesse e con la disamina da parte della Corte dell'art. 136 cod. nav. che definisce come nave «qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo». Non sembra quindi dubitabile che anche le unità da diporto rientrino nella definizione di «nave» data dall'art. 136 c. nav. dato che l'art. 136 fa espressamente riferimento al trasporto «anche a scopo di diporto». Parimenti, la decisione della Corte non appare convincente per il fatto che si faccia riferimento «ad una disciplina recente e ad una terminologia completamente innovativa rispetto al codice della navigazione» ed infatti, il codice della nautica da diporto è una normativa speciale nell'ambito del diritto della navigazione, di cui il codice della navigazione costituisce la normativa generale. Pertanto la sua disciplina deve essere, secondo i generali principi del diritto, integrata con la normativa generale a cui inerisce e quindi, nel caso di specie, alle norme di cui all'art. 136 e 543 cod. nav. Alla luce delle considerazioni esposte, tenuti fermi i

principi del diritto e la lettera delle norme interpretate dalla Corte d'Appello, non si può che aderire a quanto osservato nel commento alla sentenza, in quanto la sentenza resa dalla Corte d'Appello non appare condivisibile nel suo decum quando stabilisce che la dichiarazione di abbandono all'assicuratore di un'unità da diporto possa essere eseguita con la semplice spedizione di una raccomandata o mezzo equipollente, fosse solo per il fatto che, ai sensi dell'art. 249 e 250 cod. nav, tale dichiarazione deve essere poi trascritta, con ciò, essendo necessaria per tutte le unità che sono registrate (navi ed imbarcazioni) e non necessaria per i natanti.

## La mediazione: ieri, oggi domani.



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

**E'** ormai giurisprudenza unanime e costante che in mediazione le parti, accompagnate dai propri avvocati, debbano presenziare personalmente perché il tentativo di mediazione possa dirsi effettivamente avviato. Ultimamente si sta invece assistendo ad un irrigidimento della posizione dei Tribunali in caso di mediazione delegata ai sensi dell'art. 5 comma 2 d. lgs 28/2010 sia per quanto riguarda la presenza delle parti in mediazione, sia per quanto riguarda l'effettivo svolgimento della stessa. Sul punto, occorre premettere che al primo incontro di mediazione, il mediatore chiarisce alle parti che hanno aderito, ovvero, hanno inviato all'organismo di mediazione l'adesione al procedimento, la funzione e le modalità di svolgimento della mediazione e poi verifica tra le parti la concreta volontà di dare seguito al procedimento di mediazione. Ma può dirsi correttamente svolto il tentativo di mediazione? Sul punto, inizialmente si riteneva che la condizione di procedibilità

fosse assolta anche dalla presenza al primo incontro preliminare alla mediazione vera e propria. Quindi svolto il primo incontro, anche se le parti non procedevano nella mediazione, il verbale negativo redatto al primo incontro aveva il fine di provare l'avvenuto svolgimento della mediazione e quindi "assolto" l'adempimento dello svolgimento della mediazione. Sul punto, recentemente, la giurisprudenza di merito sostiene che "Per "mediazione disposta dal Giudice" si intende che il tentativo di mediazione sia effettivamente avviato e che le parti – anziché limitarsi ad incontrarsi e informarsi, non aderendo poi alla proposta del mediatore di procedere – adempiano effettivamente all'ordine del giudice partecipando alla vera e propria procedura di mediazione" (Tribunale di Reggio Emilia, ordinanza 26.04.2017 nella quale il Giudice, delegando la mediazione, ha inteso svolgere un vero e proprio monito alle parti). Sul punto, il Tribunale di Roma con sentenza del 26.06.2017 cons. Moriconi, sul primo incontro di mediazione così dispone "Un'interpretazione che dell'art. 5 potrebbe indurre in equivoco opinando che ove le parti, o una di esse, neghino, a domanda del mediatore, che sussista la possibilità di iniziare la procedura di mediazione, il procedimento di mediazione sia correttamente concluso e la condizione di procedibilità della domanda giudiziale realizzata. L'erroneità di tale opzione interpretativa è agevolmente dimostrabile. Ed invero, che il procedimento di mediazione sia da ritenersi concluso allorché le parti dichiarino (come in questo caso ha fatto il procuratore del contenuto) di non volerlo esperire è esatto; che tale condotta delle parti sia corretta, sicuramente non lo è. Sarebbe a dire, assecondando l'aporia, che da una parte la legge prescrive che per introdurre (o proseguire) la causa occorre che venga esperito il procedimento di mediazione (che consiste nelle attività ben descritte nella lettera a. dell'art.1 della legge, nonché negli artt. 8 commi 2-4 ed nell'art.11 della

legge) e dall'altra che anche se le parti (ed in particolare il proponente la domanda di mediazione) dichiarano di non voler effettuare la mediazione (alla quale quindi non si è proceduto) ..la mediazione si considera svolta e la procedibilità attinta... Un perfetto ossimoro. Aderendo a tale accezione e tenendo bene a mente il significato della parola "mediazione" si dovrebbe ammettere che le parti abbiano il diritto potestativo di decidere di non svolgere la mediazione (finanche quando il giudice lo abbia ordinato!), ottenendo però il medesimo vantaggioso risultato (procedibilità, assenza di sanzioni per la mancata partecipazione) che se la mediazione fosse stata esperita davvero. Conclusione questa del tutto azzardata ed irrazionale, perché significa predicare come avvenuta una cosa quando indiscutibilmente essa non lo è". Venendo dunque al profilo sanzionatorio, anche sul punto la giurisprudenza di merito, si sta orientando sicuramente verso un'interpretazione stringente dell'art. 8 comma 4 bis del D.Lgs. nr. 28/2010, precisando che "le conseguenze, anche di natura sanzionatoria, previste dalla citata norma non scattano soltanto nel caso di assenza ingiustificata della parte al primo incontro di mediazione, ma operano anche nel distinto ed ulteriore caso in cui la parte presente al primo incontro, esprimendosi negativamente sulla possibilità di iniziare la procedura di mediazione, non espliciti le ragioni di tale diniego ovvero adduca motivazioni ingiustificate, in tal modo rifiutandosi di partecipare, immotivatamente, a quella fase del procedimento di mediazione che si svolge all'esito del primo incontro. Ciò, in ragione della dirimente considerazione per cui, quando il citato art. 8 parla di "mancata partecipazione senza giustificato motivo al procedimento di mediazione", esso deve intendersi riferito non soltanto al primo incontro (che non è altro che un segmento della intera procedura), ma anche ad ogni ulteriore fase del procedimento, ivi inclusa - in primis - quella che dà inizio alle sessioni

di mediazione effettiva" (Tribunale di Vasto 23.04.2016 dott. Fabrizio Pasquale). Non vi è dubbio che, una siffatta interpretazione si presterebbe al rischio di legittimare condotte delle parti tese ad aggirare l'applicazione effettiva della normativa in materia di mediazione, frustrando la finalità stessa dell'istituto, che non è quella di introdurre una sorta di adempimento burocratico svuotato di ogni contenuto funzionale e sostanziale, ma che - invece - consiste nell'offrire ai contendenti "un'utile occasione per cercare una soluzione extra giudiziale della loro vertenza, in tempi più rapidi ed in termini più soddisfacenti rispetto alla risposta che può fornire il Giudice con la sentenza, tenuto anche conto del fatto che quest'ultima può formare oggetto di impugnazione e che, in caso di mancata attuazione spontanea delle statuizioni giudiziali da parte del soccombente, richiede un'ulteriore attività esecutiva, con conseguente allungamento dei tempi e dispendio di denaro" (cfr., in tal senso, Trib. Busto Arsizio, 03.02.2016 confermata in grado di appello Corte d'Appello di Milano sentenza del 10.05.2017). In quest'ottica di rivalutazione della mediazione affinché non si trasformi in un mero adempimento burocratico nell'ambito di un giudizio, il Tribunale di Roma sezione XIII con la sentenza del 29.05.2017 si spinge oltre fino a sostenere che "L'ingiustificata mancata partecipazione di una parte al procedimento di mediazione demandata disposta dal giudice è valutabile ai fini della decisione nel merito della causa (art. 116 c.p.c. in relazione all'art. 8 d.lgs. 28/2010; il mancato rispetto dell'ordine impartito dal Giudice ai sensi dell'art. 5, comma 2, d.lgs. 28/2010 integra colpa grave e può fondare la condanna per responsabilità aggravata ai sensi dell'art. 96, comma 3 c.p.c." La sentenza è stata resa in una controversia avente ad oggetto risarcimento danni conseguenti ad un trattamento estetico. Il Magistrato in sede processuale provvedeva a: formulare alle parti una proposta di conciliazione ex art. 185-bis c.p.c.;

assegnare alle parti un termine per il raggiungimento di un accordo amichevole sulla base di detta proposta; disponeva, infine, che dalla eventuale infruttuosa scadenza del suddetto termine sarebbe decorso quello ulteriore di quindici giorni per depositare presso un organismo di mediazione la domanda di cui all'art. 5, comma 2, d.lgs. n. 28 del 2010 (cd. Mediazione emandata o delegata). Su questi presupposti, il Giudice ha accolto la domanda attorea anche sulla base della circostanza di detta mancata partecipazione alla mediazione demandata dell'assicurazione. La pronuncia in commento ricorda in argomento che l'art.116 c.p.c. viene richiamato dal legislatore della mediazione (art. 8 cit.) nell'ambito della "ricerca ed elaborazione di una serie di incentivi e deterrenti volti a indurre le parti a comparire in sede di mediazione al fine di pervenire a un accordo amichevole che prevenga o ponga fine alle liti". Ne consegue - come evidenzia il Magistrato nella sentenza in commento - che "equivarrebbe a tradire l'intento del legislatore, svalutare la portata di tale norma considerandola una mera e quasi irrilevante appendice nel corredo dei mezzi probatori istituiti dall'ordinamento giuridico". Ciò - pone in evidenza il Giudice - con la precisazione che segue: "giammai la mancata comparizione in sede di mediazione può costituire argomento per corroborare o indebolire una tesi giuridica"; difatti, lo strumento offerto dall'art. 116 c.p.c. "attiene ai mezzi che il giudice valuta, nell'ambito delle prove libere (...) ai fini dell'accertamento del fatto". Pertanto, la mancata comparizione della parte regolarmente convocata davanti al mediatore costituisce di regola elemento integrativo e non decisivo a favore della parte chiamante, per l'accertamento e la prova di fatti a carico della parte chiamata non comparsa: gli argomenti di prova che possono essere desunti dalla mancata comparizione della parte chiamata in mediazione ed a carico della stessa possono dunque "costituire integrazione

di prove già acquisite, ovvero anche unica e sufficiente fonte di prova". Tutto ciò considerato, la sentenza afferma che l'assenza di un giustificato motivo alla mancata partecipazione dell'assicurazione alla mediazione demandata concorra a ritenere raggiunta la piena prova del fatto. Sul punto delle spese il giudice conferma altresì che il mancato rispetto dell'ordine impartito dal giudice ai sensi dell'art. 5, comma 2, d.lgs. 28/2010 può fondare la condanna per responsabilità aggravata ai sensi dell'art. 96, comma 3, c.p.c. (a norma del quale "in ogni caso, quando pronuncia sulle spese ai sensi dell'articolo 91, il giudice, anche d'ufficio, può altresì condannare la parte soccombente al pagamento, a favore della controparte, di una somma equitativamente determinata").

## Regime IVA in ambito di operazione triangolare intraunionale con clausola Incoterms Exwork - caso Toridas



**dott. Giambattista Poggi**  
Studio Commercialista Poggi & Associati  
[gb@studiogbpoggi.it](mailto:gb@studiogbpoggi.it)

Con la sentenza (causa C-386/16) del 26 luglio 2017, la Corte Giustizia Unione Europea, si è pronunciata nell'ambito di una controversia tra la società "Toridas" e la Direzione nazionale delle imposte presso il Ministero delle Finanze della Repubblica della Lituania in merito alla qualificazione di operazioni realizzate dalla predetta società quali cessioni intracomunitarie e al regime IVA relativo a tali operazioni. Con detta sentenza la Corte ha affermato che, nell'ambito di una operazione triangolare intraunionale "a catena", la prima cessione, se avviene con clausola Incoterms "ExWork" (comunemente tradotta "franco fabbrica"), non beneficia dell'esenzione prevista per le cessioni intraunionali, anche se i beni sono trasportati nel Paese di destinazione

finale a cura del cessionario Ue intermedio. La detassazione è applicabile solo alla seconda cessione, anche se prima di essere trasportati nel Paese di destinazione finale, i beni formano oggetto di lavorazione. Il caso. Trattasi di società stabilita e identificata ai fini dell'IVA in Lituania. Tra il 1° luglio 2008 ed il 31 dicembre 2010, la società Toridas importava beni (pesce congelato) dalla Repubblica del Kazakistan alla Lituania. Detti beni venivano quindi venduti - prime cessioni - ad altra società "Megalain", stabilita e identificata ai fini dell'IVA in Estonia. Le suddette cessioni tra Toridas e Megalain risultavano regolate da un accordo di collaborazione in funzione del quale Megalain si impegnava ad esportare i beni acquistati fuori dal territorio della Lituania. Toridas si impegnava, da parte sua, a custodire i beni in parola occupandosi anche della loro conservazione, nonché a sostenere tutte le spese insorte prima della loro esportazione - seconde cessioni - dalla Lituania che avvenivano a cura di Megalain lo stesso giorno o il giorno successivo al loro acquisto da Toridas a favore di acquirenti stabiliti ed identificati ai fini dell'IVA in altri Stati membri dell'Unione Europea. Mentre una parte dei beni a seguito della rivendita veniva spedita dalla Lituania immediatamente verso i suddetti altri Stati membri, senza passare dall'Estonia, un'altra parte veniva trasportata nei locali di altra società situata sempre in Lituania per essere sottoposta a lavorazioni di cui si faceva carico la stessa Megalain prima di essere trasportata direttamente presso gli acquirenti negli Stati membri di destinazione. La stessa Megalain veniva anche incaricata dell'esportazione dei beni medesimi. Le prime cessioni da Toridas a Megalain venivano fatturate ai fini IVA ad aliquota zero ex art. 49, paragrafo 1, legge IVA della Repubblica lituana in quanto ritenute forniture intracomunitarie di beni. Le seconde cessioni venivano emesse dalla intermediaria Megalain ai fini IVA in regime di esclusione, in applicazione delle disposizioni della direttiva IVA concernenti le esenzioni delle cessioni intracomunitarie di beni. Sia sulle fatture di cessione emesse da Toridas che su quelle emesse da Megalain venivano indicati quali luoghi di carico dei beni i magazzini di altra società lituana, e quale luogo di consegna l'indirizzo nello Stato

di ciascun acquirente. In sede di verifica fiscale, l'Ispettorato Tributario Lituano ritenne che le prime cessioni costituissero cessioni interne soggette all'aliquota d'imposta ordinaria, e non cessioni intracomunitarie soggette ad un'esenzione IVA. A seguito di avvio di un contenzioso tributario, successivamente ai primi gradi di giudizio e alle relative pronunce, Toridas adiva la Corte amministrativa suprema della Lituania (Giudice del rinvio) avverso la sentenza con la quale il Tribunale Amministrativo Regionale di Vilnius annullava la decisione della commissione per il Contenzioso Tributario presso il Governo della Repubblica di Lituania, ritenendo che la predetta decisione delle amministrazioni fiscali locali e poi centrali fosse fondata. La Corte amministrativa suprema della Lituania decise, quindi, di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali: "1) Se gli articoli 138, paragrafo 1, 140, lettera a), e/o 141 della direttiva [2006/112/CE](#) [IVA], letti, inter alia, in combinato disposto con gli articoli 33 e 40 della stessa, (dovevano) essere interpretati nel senso che, in circostanze quali quelle in esame (...), la cessione di beni da parte di un soggetto passivo stabilito nel primo Stato membro (doveva) essere esentata in base alle suddette disposizioni nel caso in cui, prima di concludere l'operazione di cessione, l'acquirente (ossia la persona identificata come soggetto passivo nel secondo Stato membro) manifesta (sse) l'intenzione di vendere i beni immediatamente, prima di trasportarli al di fuori del primo Stato membro a un soggetto passivo stabilito in un terzo Stato membro a favore del quale i beni (venivano) trasportati (spediti) in detto terzo Stato membro. 2) Se il fatto che una parte dei beni (fosse) stata sottoposta a lavorazione sulla base delle istruzioni del soggetto passivo stabilito (identificato a fini fiscali) nel secondo Stato membro prima di essere trasportata nel terzo Stato membro (incidesse) sulla risposta alla prima questione". **Con la prima questione**, il giudice del rinvio chiede se la cessione di beni da parte di un soggetto passivo stabilito in un primo Stato membro sia esentata dall'IVA nel caso in cui, prima di concludere tale operazione di cessione, l'acquirente identificato ai fini IVA in un secondo Stato membro, informi il fornitore del fatto che

i beni verranno immediatamente rivenduti a un soggetto passivo stabilito in un terzo Stato membro, prima di farli uscire dal primo Stato membro e trasportarli a destinazione presso tale terzo soggetto passivo. A questo proposito si precisa che, ai sensi dell'art.138, paragrafo 1 della citata direttiva, gli Stati membri UE esentano le cessioni di beni spediti o trasportati fuori dai loro rispettivi territori dal venditore, dall'acquirente o per loro conto, effettuate nei confronti di un altro soggetto passivo, o di un ente non soggetto passivo, che agiscono in quanto tali in uno Stato membro diverso dallo Stato membro di partenza della spedizione o del trasporto dei beni. Per effetto della richiamata disposizione normativa, **il regime di esenzione IVA della cessione di un bene si rende applicabile solo allorché il potere di disporre del bene come proprietario sia stato trasmesso all'acquirente ovvero quando il venditore prova che tale bene sia stato spedito o trasportato in un altro Stato membro e che, in seguito a tale spedizione o trasporto, detto bene abbia lasciato fisicamente il territorio dello Stato membro di cessione. Secondo l'art. 20 della richiamata direttiva, un acquisto può essere qualificato acquisto intracomunitario solo a condizione che il bene sia stato trasportato o spedito a destinazione dell'acquirente. "Occorre quindi ritenere che i requisiti di applicazione dell'articolo 138, paragrafo 1, della direttiva IVA non possano essere soddisfatti se il bene oggetto della cessione non è trasportato o spedito a destinazione dell'acquirente il cui acquisto determina la cessione di cui trattasi.** Trattandosi di operazioni...che formano una catena di due cessioni successive che ha dato luogo ad un solo trasporto intracomunitario, emerge dalla giurisprudenza della Corte, da un lato, che tale trasporto intracomunitario può essere imputato ad una sola delle due cessioni, che sarà, pertanto, l'unica esentata ai sensi dell'articolo 138, paragrafo 1, della direttiva IVA". **Nel caso specifico è emerso che la cessione effettuata da Megalain in favore degli acquirenti finali ha avuto luogo prima che avvenisse il trasporto intracomunitario.** La decisione di rinvio precisa parimenti che l'operatore intermedio, la Megalain, identificata ai fini dell'IVA in Estonia, non risultava

destinataria del trasporto intracomunitario dei beni di cui trattasi, dal momento che questi ultimi erano stati trasportati direttamente verso gli Stati membri dove erano stabiliti gli acquirenti finali (Danimarca, Germania, Paesi Bassi e Polonia). **Pertanto, secondo la Corte le prime cessioni oggetto del procedimento principale costituiscono cessioni interne che non possono beneficiare di un'esenzione IVA ai sensi dell'articolo 138, paragrafo 1, della direttiva IVA.** Secondo la Corte Unionale l'art. 138, paragrafo 1 della direttiva 2006/112/CE "deve essere interpretato nel senso che, in circostanze come quelle di cui al procedimento principale, **la cessione di beni da parte di un soggetto passivo stabilito in un primo Stato membro non è esentata dall'imposta sul valore aggiunto in base alla suddetta disposizione nel caso in cui, prima di concludere tale operazione di cessione, l'acquirente, identificato ai fini dell'imposta sul valore aggiunto in un secondo Stato membro, informi il fornitore del fatto che i beni saranno immediatamente rivenduti a un soggetto passivo stabilito in un terzo Stato membro, prima di farli uscire dal primo Stato membro e trasportarli a destinazione presso tale terzo soggetto passivo, purché tale seconda cessione sia stata effettivamente realizzata e i beni siano stati in seguito trasportati dal primo Stato membro a destinazione dello Stato membro del terzo soggetto passivo".** Circa la seconda questione, ovvero se l'attività di trasformazione dei beni durante una catena di due cessioni successive sulla base delle istruzioni della società acquirente intermediaria Megalain, effettuata prima del loro trasporto verso lo Stato membro dell'acquirente finale, potesse incidere sulle condizioni di esenzione della prima cessione, la Corte premesso di non ritenere comunque applicabile l'esenzione su beni oggetto di trasformazione, rilevava come **nel caso specifico l'attività di trasformazione non potesse comportare alcuna modifica nella contestazione del regime di esenzione, permanendo la stessa causa impeditiva dell'applicazione del regime di esenzione delle prime cessioni ovvero l'assenza della prova del trasporto intracomunitario precedente le cessioni, quale fattore qualificante della cessioni intracomunitarie.** Alla luce di quanto

sopra si rileva che **nelle cessioni a catena o triangolazioni intraunionale la prima cessione risulterà non imponibile ai fini IVA (come cessione intraunionale), anche in presenza di clausola "ExWork", quando il soggetto promotore effettua un acquisto intracomunitario nel Paese di destinazione, cosa che non si verificò nel caso specifico in cui il promotore Ue acquistò la disponibilità dei beni nel Paese di partenza nell'attesa di individuare un potenziale cliente Ue a cui poter rivendere i beni acquistati.** La sentenza in oggetto richiama altra sentenza della Corte di giustizia UE, Sez. I, Sent. 6 aprile 2006, causa C-245/04 secondo cui nelle vendite "a catena" effettuate in ambiente comunitario, caratterizzate da un'unica movimentazione dei beni dal Paese di partenza a quello di destinazione, al di là del soggetto che ha la materiale disponibilità dei beni durante il loro trasporto o spedizione, **si considera "intracomunitaria" solo la cessione cui è riferibile il trasferimento fisico dei beni dal Paese del cedente a quello del cessionario.** In sintesi, nelle vendite "a catena", **si considera "intracomunitaria" la sola cessione, con spedizione o trasporto dei beni da un Paese membro ad un altro, alla quale corrisponde l'acquisto (intracomunitario), tassato nel Paese del cessionario, ossia nel luogo in cui i beni "si trovano al momento dell'arrivo della spedizione o del trasporto a destinazione dell'acquirente".** L'altra cessione assume invece rilevanza impositiva nello Stato membro di arrivo dei beni o in quello di partenza, a seconda della natura della prima cessione (intracomunitaria o interna). **Così, se la prima cessione è intracomunitaria, l'ulteriore (e successiva) vendita, non implicando una spedizione o un trasporto nel senso indicato, si considera territorialmente verificata nel luogo in cui i beni si trovano al momento della cessione, ossia - nel caso di specie - nel Paese membro di arrivo dei beni precedentemente spediti o trasportati dal (diverso) Paese membro di partenza.** Al contrario, se è la seconda cessione ad essere di matrice intracomunitaria, la prima è tassata nel Paese di partenza quale cessione interna.

## Azione diretta: il terzo danneggiato non è vincolato dalla clausola di scelta del foro contenuta nel contratto di assicurazione tra il danneggiante ed il suo assicuratore



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

Il 13 luglio 2017 la Corte di Giustizia ha emanato un'attesa sentenza Sentenza (C-368/16 13 luglio 2017 Assens Havn c. Navigators) in materia di giurisdizione nell'azione diretta ai danni della Compagnia assicurativa del vettore marittimo, che ha ritenuto il terzo danneggiato non vincolato da una clausola di scelta del foro pattuita fra l'assicuratore e l'assicurato. **I fatti di causa** Il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia richiesto dalla Corte Suprema della Danimarca si inserisce in un contenzioso instaurato dal Assens Havn, il porto di Assens, nei confronti della Compagnia Navigators Management (UK) Limited per il risarcimento dei danni arrecati alle installazioni portuali da un rimorchiatore di una società svedese assicurato dalla convenuta. Essendo l'assicurata soggetta a procedura concorsuale, il danneggiato ha agito ai sensi della legge danese direttamente nei confronti dell'assicuratore. Tuttavia, il contratto assicurativo tra la Navigators Management ed il vettore marittimo conteneva una clausola che attribuiva la competenza esclusiva sulla controversia agli organi giurisdizionali inglesi. In forza di tale clausola, il giudice di primo grado rigettava la domanda di Assens Havn

dichiarando il proprio difetto di giurisdizione. La Corte Suprema danese, investita in sede d'appello della questione, promuoveva il rinvio pregiudiziale innanzi alla Corte di Giustizia dell'Unione europea chiedendo se le deroghe di cui agli artt. 13 e 14 Reg. n. 44/2001 debbano essere interpretate nel senso che il soggetto leso – che disponga di un'azione diretta contro l'assicuratore dell'autore del danno – possa essere vincolato da una clausola attributiva di competenza pattuita tra assicuratore e danneggiante assicurato. **La decisione della Corte di Giustizia** Al fine di rispondere al quesito la Corte ha esaminato gli obiettivi del Regolamento n. 44/2001, che stabilisce un sistema autonomo di ripartizione delle competenze giurisdizionali in materia di assicurazioni e che è volto a porre rimedio a quello squilibrio tra le parti che caratterizza i contratti assicurativi, permettendo all'assicurato e al terzo danneggiato, ove la legge nazionale lo permetta, di convenire l'assicuratore innanzi al Giudice del luogo del sinistro. Per quanto l'art. 13 Reg. n. 44/2001 permetta alle parti di derogare alle disposizioni sulla competenza giurisdizionale – specialmente nel caso di contratti assicurativi in ambito marittimo – la norma non è richiamata dall'art. 11, che rende applicabili all'azione diretta le norme sulla competenza in materia di assicurazioni. Per questa ragione, la Corte ha escluso che una clausola di scelta del foro stipulata tra assicuratore e contraente possa essere opposta alla persona leso che agisca direttamente nei confronti della Compagnia. La proroga di competenza, infatti, è circoscritta in termini rigorosi dall'obiettivo di tutela della parte economicamente e giuridicamente più debole. Questo obiettivo verrebbe inevitabilmente compromesso laddove il soggetto leso che dispone di un'azione diretta nei

confronti della Compagnia assicurativa dell'autore del danno fosse vincolato da una clausola di scelta del foro. D'altra parte, *“la situazione della terza persona leso da un danno assicurato è ancor più distante dal rapporto contrattuale accompagnato da una clausola attributiva di competenza rispetto a quella dell'assicurato beneficiario che non ha espressamente acconsentito alla stessa”*. Ad avviso della Corte dunque anche in presenza di una valida clausola sulla giurisdizione, il terzo danneggiato può convenire in giudizio l'assicuratore nello Stato membro dove si è verificato l'evento dannoso, qualora le norme nazionali lo permettano. La decisione afferma un principio rilevante e destinato ad avere sicuramente in futuro rilevanza concreta. Va rilevato infatti che sono piuttosto numerosi gli ordinamenti in cui si ammette la possibilità di un'azione diretta nei confronti dell'assicuratore della responsabilità civile del danneggiante. E' il caso ad esempio della Spagna, dove l'azione diretta ammessa dall'articolo 76 del codice delle assicurazioni del 1980 veniva esclusa nel caso di assicurazioni marittime ed e' stata invece di recente introdotta con la riforma del codice della navigazione avvenuta nel 2014, ammettendo dunque l'azione diretta nei confronti del P&I dell'armatore. Ancora, e' il caso della Francia, dove l'action directe rappresenta uno dei capisaldi della locale normativa in materia di assicurazioni.

## INDEX

|  |   |    |
|--|---|----|
| <b>avv. Daniela D'Alauro</b><br><i>Studio Legale Turci</i>                   | <b>La Corte di Giustizia intervenga sull'esonero dei dazi doganali e IVA</b>  | 7  |
| <b>avv. Francesca D'Orsi</b><br><i>Studio Legale D'Orsi</i>                  | <b>Estratto dal Diritto dei Trasporti</b>   | 9  |
| <b>avv. Massimiliano Grimaldi</b><br><i>Grimaldi Studio Legale</i>           | <b>L'affidamento delle concessioni demaniali per lo svolgimento delle operazioni portuali alla luce della recente riforma normativa</b>   | 1  |
| <b>avv. Claudio Perrella</b><br><i>Studio Legale LS LexJus Sinacta</i>       | <b>Azione diretta: il terzo danneggiato non è vincolato dalla clausola di scelta del foro contenuta nel contratto di assicurazione tra il danneggiante ed il suo assicuratore</b> | 14 |
| <b>avv. Fabio Pieroni</b><br><i>Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.</i> | <b>Il caso "maersk tangier"</b>   | 4  |
| <b>dr. Gianbattista Poggi</b><br><i>Studio Poggi &amp; Associati</i>         | <b>Regime IVA in ambito di operazione triangolare intraunionale con clausola Incoterms Exwork - caso Toridas</b>  | 12 |
| <b>avv. Barbara Pozzolo</b><br><i>Studio Legale Pozzolo</i>                  | <b>La mediazione: ieri, oggi domani.</b>  | 10 |
| <b>avv. Chiara Raggi</b><br><i>Studio Legale Mordiglia</i>                   | <b>Trasporto merci con droni: l'evoluzione normativa verso una regolamentazione comune europea</b>  | 2  |
| <b>avv. Giancarlo Soave</b><br><i>Studio Legale Soave</i>                    | <b>DDT e CMR: analogie e differenze</b>   | 5  |
| <b>avv. Cecilia Vernetti</b><br><i>Studio Legale Camera Vernetti</i>         | <b>Una recente sentenza del Trib. Di Genova sul trasporto terrestre</b>   | 4  |
| <b>avv. Guglielmo Camera</b><br><i>Studio Legale Camera Vernetti</i>         | <b>Il caso "Atlantik Confidence"</b>  | 6  |

## LexTrasporti

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

sito: [www.lextrasporti.it](http://www.lextrasporti.it) - email: [info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com)

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

Registrata presso il Tribunale di Genova - codice ISSN 2284-4627

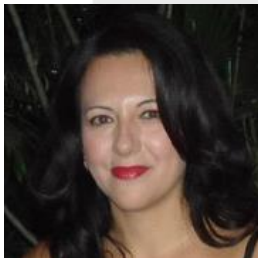
Editore e Direttore responsabile: Luca Florenzano



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



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



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



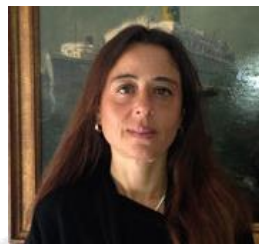
**Avv. Guglielmo Camera**  
Studio legale Camera Vernetti  
Via Bacigalupo, 4/14 - 16122 Genova -  
Tel.010.5530204 Fax 010.2923231  
[g.camera@slcamera.it](mailto:g.camera@slcamera.it)



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



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



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



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



**avv. Margherita Pace**  
Studio Legale Associato TDP  
Tracci - Dell'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](mailto:studio.tdp@live.it)  
[www.studiolegaletdp.it](http://www.studiolegaletdp.it)



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



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





**avv. Chiara Raggi**  
**Studio Legale Mordiglia**  
 Via xx Settembre 14/17 – 16121 Genova  
 Tel.010.586841 - Fax 010.562998  
[chiara.raggi@mordiglia.it](mailto:chiara.raggi@mordiglia.it)  
 PEC [chiara.raggi@ordineavvgenova.it](mailto: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](mailto:avvgiancarlosoave@legassinfo.it)  
 PEC [studiolegalesoave@pec.legassinfo.it](mailto: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](mailto:serena.giovidelli@ccda.it)  
 Pec: [serenagiovidelli@pec.it](mailto:serenagiovidelli@pec.it)



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



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



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

Comitato Scientifico

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

Con il contributo speciale di



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



**dr. Felice Rubinacci**  
 Studio Legale BBC  
 Bufete Berenguer Comas – Abogados  
 Paseo Colon 24 Pral., 2  
 08002 Bracelona  
 TEL +34933021143  
[transport@bbclgal.com](mailto:transport@bbclgal.com)

# Lex Trasporti

M E N U

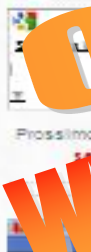
- Home
- La rivista sfogliabile
- La rivista In Pdf
- La rivista In TxT
- Le Conversazioni
- La struttura
- Le collaborazioni
- Le News
- Gli eventi segnalati
- Spazio Redazione
- I Contatti



Lex T trasporti  
 mensile di informazione del settore trasporti  
 Indirizzo: c/o Ufficio g.italo  
 Email: [info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com)  
 Zona Rossana/Via Balbi 40/42  
 16126 - Genova

ISSN 2284-4827  
 Registro presso Tribunale di Genova  
 n. 8071 del 26/01/11  
 Edizione 2° sem. 2011  
 Lucia Foglietta

Milano



Prossimo numero



VISIT OUR WEBSITE  
 WWW.LEXTRASPORTI.COM

**Shipping and Insurance**

Nuove frontiere:  
 nuove esperienze, criticità e prospettive.

BLITZ - CASERTARIA 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 FLOREZZANO direttore di "Lextrasporti" ad i seguenti interventi:*

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

