

Lex Trasporti



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

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



ISSN 2284-4627

La liberalizzazione dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la nuova *governance* della infrastruttura ferroviaria



avv. Massimiliano Grimaldi
Grimaldi Studio Legale, Genova
segreteria@grimaldistudiolegale.com

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 297 del 22.12.2018 è stato pubblicato il decreto legislativo 23.11.2018, n. 139, che, recependo la direttiva UE 2016/2370 (d'ora in poi, "*Governance Directive*"), rafforza l'indipendenza e l'imparzialità del gestore della rete ferroviaria, completa la liberalizzazione del trasporto ferroviario di passeggeri e consolida i poteri di controllo dell'Autorità di regolazione dei trasporti. La *Governance Directive*, che ha modificato la direttiva 2012/34/UE trasposta dall'Italia con il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, fa parte del IV pacchetto ferroviario e, segnatamente, del suo "*market pillar*" adottato nel dicembre 2016, insieme (i) al regolamento (UE) 2016/2338 che ha modificato il regolamento (CE) 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e (ii) al regolamento (UE) 2016/2337 rimasto in vigore sino al 31 dicembre 2017. I principali settori di intervento ed obiettivi del IV pacchetto (del quale fa parte anche il "*technical pillar*") sono i

seguenti: - assicurare l'efficienza e l'uniformità delle norme per ridurre gli oneri tecnici e amministrativi per le imprese ferroviarie e favorire l'ingresso di nuovi operatori sul mercato. L'attuazione di tali misure dovrebbe tradursi in una riduzione del 20% sia dei tempi di accesso al mercato per i nuovi operatori, sia del costo e della durata delle procedure di autorizzazione del materiale rotabile, con un risparmio complessivo per le imprese stimato in circa 500 milioni di euro entro il 2025; - migliorare la qualità e diversificare l'offerta di servizi grazie all'ingresso di nuovi operatori nella gestione del trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia a decorrere dal 2019/2020. L'attuazione di tali misure, associata alle riforme strutturali, dovrebbe assicurare, entro il 2035, più di 40 miliardi di euro di benefici finanziari ai cittadini e alle imprese; - prevenire i conflitti di interesse e garantire a tutte le imprese ferroviarie un accesso non discriminatorio al mercato, rafforzando il ruolo del gestore dell'infrastruttura per quanto riguarda il controllo di tutte le funzioni centrali della rete ferroviaria e stabilendo la sua indipendenza operativa e finanziaria dagli operatori che forniscono servizi di trasporto ferroviario. Ciò precisato, è da notare che il governo è stato delegato al recepimento della *Governance Directive* dalla legge 25.10.2017, n. 163 - legge di delegazione europea 2016 - 2017 -, il cui articolo 1 ha disposto che la delega dovesse essere esercitata nell'osservanza dei principi e dei criteri direttivi fissati dall'articolo 32 della legge 24.12.2012, n. 234. Il Parlamento ha, dunque, ritenuto di non fissare principi e criteri direttivi specifici ed ulteriori rispetto a quelli generali stabiliti dall'articolo 32 della predetta legge n. 234/2012, tra i quali è

utile richiamare - stante il particolare rilievo che assume per le imprese ferroviarie - quello per cui "*gli atti di recepimento di direttive dell'Unione europea non possono prevedere l'introduzione o il mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle direttive stesse, ai sensi dell'articolo 14, commi 24-bis, 24-ter e 24-quater, della legge 28 novembre 2005, n. 246*" (divieto di *gold plating*). Nel merito, la trasposta *Governance Directive* ha novellato la direttiva 2012/34/UE principalmente: 1. rafforzando l'indipendenza e l'imparzialità del gestore dell'infrastruttura ferroviaria con riferimento ai casi in cui il gestore sia integrato verticalmente con un'impresa che offre servizi di trasporto ferroviario, prevedendo in particolare specifici criteri per l'imparzialità e l'indipendenza finanziaria e contabile del gestore; 2. promuovendo l'ulteriore apertura del mercato ferroviario dei passeggeri sulle tratte nazionali. Segnatamente, **per quanto riguarda il primo ambito**, la direttiva 2012/34/UE è stata modificata per evitare che, nelle imprese a integrazione verticale (art. 3, punto 31), l'imparzialità del gestore sia compromessa da un qualsivoglia conflitto di interesse e affinché ne sia garantita l'indipendenza (a tal fine, la *Governance Directive* ha sostituito l'art. 7 della direttiva 2012/34/UE ed ha inserito l'art. 7-bis). Si è inoltre consentito, a determinate condizioni, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria di delegare funzioni, sempre evitando la possibilità di conflitti di interesse (è stato a tal fine inserito l'art. 7-quater). Una specifica norma riguarda, poi, la trasparenza finanziaria in relazione alla gestione delle entrate derivanti dalla gestione dell'infrastruttura ferroviaria comportanti fondi pubblici; la norma in questione disciplina, inoltre, il rapporto

tra imprese ferroviarie e gestore dell'infrastruttura con riguardo ai prestiti e alla contabilità (art. 7-*quinqüies*). Quanto alla gestione del traffico, il gestore dell'infrastruttura è obbligato a mettere a disposizione delle imprese ferroviarie, in maniera non discriminatoria, le informazioni relative sia all'interruzione del traffico che agli interventi di manutenzione e rinnovo dell'infrastruttura, la cui programmazione a lungo termine deve essere oggetto di consultazione (è stato a tal fine inserito l'art. 7-*ter*). E' stato, infine, previsto un meccanismo di coordinamento tra gestori dell'infrastruttura principale e imprese ferroviarie e l'istituzione di una rete europea dei gestori dell'infrastruttura di cui la Commissione europea è membro, per le attività necessarie al progressivo sviluppo integrato della rete ferroviaria comune (sono a tal fine stati inseriti gli artt. 7-*sexies* e 7-*septies*). **Il secondo ambito** di intervento della *Governance Directive* riguarda, come innanzi evidenziato, l'ulteriore apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri con la previsione, fatto salvo il regolamento n. 1370/2007/CE, della possibilità di accesso per le imprese ferroviarie, a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie all'infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri. La concessione, a tali imprese, del diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria in tutti gli Stati membri ai fini dell'esercizio di servizi di trasporto nazionale di passeggeri potrebbe, tuttavia, avere ripercussioni sull'organizzazione e il finanziamento dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri prestati nell'ambito di un contratto di servizio pubblico che copra lo stesso percorso o un percorso alternativo; per tale ragione la direttiva riconosce agli Stati membri la possibilità, sulla base di una decisione adeguatamente motivata dell'organismo di regolazione competente, di limitare detto diritto di accesso laddove esso comprometta l'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico. E' previsto, peraltro, che, qualora l'organismo di regolazione decida che l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sarebbe compromesso dal previsto servizio di trasporto di passeggeri, indichi le eventuali modifiche al servizio che permetterebbero di

soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso (la *Governance Directive* ha a tal fine modificato l'art. 11). Il diritto in questione pare, dunque, non poter essere negato, ma soltanto limitato in tale specifico caso. Per i servizi di trasporto di passeggeri ad alta velocità (art. 3, punto 36, della direttiva 2012/34/UE come novellata dalla *Governance Directive*), il diritto d'accesso è disciplinato da una norma *ad hoc*, la quale circoscrive in modo più rigido la possibilità di limitare il diritto in questione stante la necessità di sviluppare il mercato dei servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, di promuovere un utilizzo ottimale dell'infrastruttura esistente e di incoraggiare la competitività dei servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità con conseguenti effetti positivi per i passeggeri (art. 11-*bis* della direttiva 2012/34/CE, inserito dalla *Governance Directive*). Venendo ora al decreto legislativo di recepimento n. 139/2018, è dato rilevare che esso si compone di 20 articoli, i quali (a parte l'articolo 19 concernente la clausola di invarianza finanziaria) novellano numerose norme del decreto legislativo n. 112/2015 e vi inseriscono nuovi articoli. Nei paragrafi successivi si vanno ad illustrare gli elementi di novità introdotti - in attuazione della *Governance Directive* - dal predetto decreto legislativo n. 139/2018 in materia di indipendenza ed imparzialità del gestore dell'infrastruttura e di apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri. **1. L'indipendenza e l'imparzialità del gestore dell'infrastruttura ferroviaria.** Gli artt. 7 e 8 del decreto legislativo n. 139/2018 intervengono in materia di indipendenza e di imparzialità del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, rispettivamente sostituendo l'art. 11 del decreto legislativo n. 112/2015 ed inserendo in esso i nuovi artt. 11-*bis*, 11-*ter*, 11-*quater*, 11-*quinqüeis* e 11-*sexies*, coerentemente con le corrispondenti previsioni della direttiva oggetto di recepimento. **1.1. La sostituzione dell'articolo 11.** **1.1.1.** Il nuovo comma 1 richiede che il gestore della infrastruttura sia un'entità giuridicamente distinta da qualsiasi impresa ferroviaria e, nelle imprese ad integrazione verticale, da qualsiasi altra

entità giuridica all'interno dell'impresa (la formulazione del vecchio comma 1 si presentava più generica, laddove definiva il gestore come il soggetto autonomo e indipendente, sul piano giuridico, organizzativo, decisionale, e contabile, dalle imprese operanti nel settore dei trasporti). **1.1.2.** Al nuovo comma 3 si specifica che il gestore dell'infrastruttura è responsabile dell'esercizio e dello sviluppo della infrastruttura ferroviaria, oltre che, come già è previsto, del controllo della circolazione dei convogli in sicurezza e della manutenzione e del rinnovo della infrastruttura ferroviaria sul piano tecnico, commerciale e finanziario; infrastruttura che il gestore deve garantire in termini di accessibilità e funzionalità. Si specifica altresì che il gestore deve assicurare la diffusione delle informazioni relative all'accesso all'infrastruttura a tutte le imprese ferroviarie interessate, a condizioni eque e non discriminatorie. **1.1.3.** Il nuovo comma 4 recepisce la norma della *Governance Directive* che richiede agli Stati membri di provvedere affinché nessuna entità giuridica nell'ambito dell'impresa ad integrazione verticale possa esercitare un'influenza determinante sulle decisioni adottate dal gestore dell'infrastruttura in relazione alle *funzioni essenziali*, le quali includono l'assegnazione delle tracce ferroviarie - comprese sia la definizione e la valutazione della disponibilità sia l'assegnazione delle singole tracce ferroviarie - e l'imposizione dei canoni per l'utilizzo della infrastruttura, sotto il profilo del calcolo e della riscossione in conformità ai criteri stabiliti dall'organismo di regolazione. **1.1.4.** I nuovi commi 6 e 7 dispongono che (i) un'impresa ferroviaria o qualsiasi altra entità giuridica all'interno dell'impresa ad integrazione verticale non può esercitare un'influenza determinante sulle nomine e sulla rimozione dei responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali e che (ii) questi ultimi non possono ricoprire, nei 24 mesi successivi alla data di cessazione delle predette funzioni, alcun ruolo all'interno delle imprese ferroviarie operanti sulla relativa infrastruttura. Lo scopo è quello di prevenire possibili conflitti di interesse, come si ricava dalla analisi dell'articolo 7-*bis*, par.2. let. c), della *Governance Directive* oggetto di

recepimento. **1.1.5.** I nuovi commi 8 e 9 introducono ulteriori requisiti per i membri del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura e per i dirigenti e i responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali, richiedendo che essi agiscano in maniera non discriminatoria, imparziale e priva di conflitti di interesse. A tal fine, è richiesto il rilascio di una dichiarazione annuale (in favore della società di appartenenza) relativa ad ogni eventuale interesse personale di tipo finanziario, economico o professionale legato, anche solo potenzialmente, ad un'impresa ferroviaria. Il comma 9 dispone, in particolare, che i membri del consiglio di amministrazione del gestore dell'infrastruttura e i responsabili dell'adozione di decisioni sulle funzioni essenziali non possono, al contempo, essere membri del consiglio di amministrazione di un'impresa ferroviaria. **1.2.** Il nuovo art. 11-*bis* "Imparzialità del gestore dell'infrastruttura rispetto alla gestione del traffico e alla programmazione della manutenzione" prescrive, al comma 1, che i responsabili dell'adozione di decisioni relative alle funzioni di gestione del traffico e pianificazione della manutenzione agiscano in maniera trasparente e non discriminatoria e che la loro imparzialità non sia esposta ad alcun conflitto di interesse. A tal fine, il predetto comma impone ai soggetti in questione l'obbligo di rilasciare, in favore della società di appartenenza, una dichiarazione a cadenza annuale relativa ad ogni eventuale interesse personale di tipo finanziario, economico o professionale legato, anche solo potenzialmente, ad un'impresa ferroviaria. Obblighi informativi a carico del gestore dell'infrastruttura sono prescritti dal nuovo comma 2, che richiede di fornire tempestiva comunicazione alle imprese ferroviarie sia delle interruzioni programmate della circolazione, nell'ambito del prospetto informativo della rete, sia di quelle non programmate, tramite appositi e adeguati strumenti informativi. Per quanto riguarda, infine, la programmazione a lungo termine dei lavori di grande manutenzione o rinnovo, questa deve essere effettuata dal gestore dell'infrastruttura in modo non discriminatorio e, a tal fine, il gestore dell'infrastruttura ha l'obbligo di

consultare i richiedenti e di tenere conto, per quanto possibile, delle osservazioni da essi formulate. **1.3.** Il nuovo art. 11-*ter* attribuisce al gestore dell'infrastruttura, a condizione che non sorgano conflitti di interesse e sia assicurata la riservatezza delle informazioni sensibili sotto il profilo commerciale, la facoltà di delega e ripartizione delle funzioni ad un'entità diversa purchè questa non sia una impresa ferroviaria, nonchè la facoltà di delegare l'esecuzione di lavori e i relativi compiti circa lo sviluppo, la manutenzione e il rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria a imprese ferroviarie o società che controllano l'impresa ferroviaria o sono da essa controllate. Il gestore dell'infrastruttura mantiene, comunque, il potere di vigilanza relativamente all'esercizio delle funzioni essenziali e ne conserva la responsabilità. La norma prevede, infine, che il gestore dell'infrastruttura possa concludere accordi di cooperazione con una o più imprese ferroviarie in modo non discriminatorio e allo scopo di ottenere vantaggi per i clienti quali costi ridotti o migliori prestazioni sulla parte della rete coperta dall'accordo; tutto ciò, sotto la supervisione dell'organismo di regolazione, il quale monitora l'esecuzione degli accordi e può, in casi motivati, raccomandare di porvi fine. **1.4.** Il nuovo art. 11-*quater* interviene in materia di trasparenza finanziaria disponendo, in particolare, che il gestore dell'infrastruttura non può concedere, direttamente o indirettamente, prestiti alle imprese ferroviarie e viceversa. **1.5.** Il nuovo art. 11-*quinqies* impone al gestore della infrastruttura l'obbligo di istituire sistemi di coordinamento per la consultazione di tutte le imprese ferroviarie interessate e dei richiedenti, anche potenziali; l'organismo di regolazione dei trasporti ha facoltà di partecipare a tali consultazioni nella veste di osservatore. **1.6.** Il nuovo art. 11-*sexies* prevede che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale partecipi alla rete europea dei gestori dell'infrastruttura di cui all'art. 7-*septies* della direttiva 2012/34/UE. **2. La liberalizzazione dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri. 2.1.** L'art. 9 del decreto legislativo n. 139/2018, novellando l'art. 12 del decreto legislativo n. 112/2015, prevede che, fatto salvo il regolamento n.

1370/2007/CE, sia concesso alle imprese ferroviarie, a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie, il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria, diritto che si estende alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'art. 13, comma 2, del medesimo decreto legislativo n. 112/2015. Tale diritto può essere, tuttavia, soggetto a limitazioni da parte dell'organismo di regolazione laddove il suo esercizio comprometta l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico che copra lo stesso percorso ovvero un percorso alternativo. Per stabilire se l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico sia compromesso, l'organismo di regolazione deve procedere ad un'analisi economica oggettiva, basando la propria decisione su criteri prestabiliti da definirsi con proprio provvedimento sentito il Ministero dell'economia e delle finanze e previa richiesta della competente autorità di aggiudicazione del contratto di servizio pubblico, ovvero del gestore dell'infrastruttura, ovvero dell'impresa ferroviaria che adempie al contratto di servizio pubblico, presentata entro un mese dal ricevimento dell'informazione sul previsto servizio di trasporto di passeggeri di cui all'art. 24, comma 2, del decreto legislativo n. 112/2015 come novellato. Ai sensi di tale comma, il richiedente la capacità di infrastruttura al fine di effettuare un servizio di trasporto di passeggeri deve, infatti, informare il gestore dell'infrastruttura e l'organismo di regolazione interessato almeno diciotto mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario di servizio al quale la richiesta di capacità si riferisce. Per potere valutare il potenziale impatto economico sui vigenti contratti di servizio pubblico, l'organismo di regolazione deve provvedere affinché siano informate, senza indebito ritardo e comunque entro dieci giorni, l'autorità competente che ha aggiudicato sul percorso in questione un servizio di trasporto ferroviario di passeggeri definito in un contratto di servizio pubblico e le imprese ferroviarie che adempiono a tale contratto di servizio pubblico. L'organismo di regolazione, se accerta la compromissione dell'equilibrio economico del contratto di servizio pubblico, indica le eventuali limitazioni che permettano di soddisfare le condizioni

per la concessione del diritto di accesso al nuovo operatore. **2.2.** L'art. 10 del decreto legislativo n. 139/2018 inserisce nel decreto legislativo n. 112/2015 l'art. 12-*bis*, il quale istituisce una disciplina speciale con riguardo ai servizi di trasporto di passeggeri ad alta velocità. Segnatamente, la norma dispone che, al fine di sviluppare il mercato dei servizi di trasporto di passeggeri ad alta velocità, di promuovere un utilizzo ottimale dell'infrastruttura esistente e di incoraggiare la competitività dei servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità con conseguenti effetti positivi per i passeggeri, l'esercizio del diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria può essere soggetto solo ai requisiti stabiliti dall'organismo di regolazione conformemente alla norma che qui occupa. Qualora determini che il servizio di trasporto passeggeri ad alta velocità previsto tra un dato punto di partenza e una data destinazione compromette l'equilibrio economico di un contratto di servizio pubblico che copre lo stesso percorso o un percorso alternativo, l'organismo di regolazione indica le eventuali modifiche al servizio che permetterebbero di soddisfare le condizioni per la concessione del diritto di accesso. Tali modifiche possono includere una modifica del servizio previsto. **3.** Un'ultima annotazione appare opportuna in relazione all'articolo 20 "*Entrata in vigore e norme transitorie*" del decreto legislativo n. 139/2018. La norma, al comma 3, dispone la conversione delle "licenze nazionali" di cui all'art. 3, comma 1, let. q) del decreto legislativo n. 112/2015, in corso di validità alla data del 1° gennaio 2019, in "licenze", previa verifica da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti circa il rispetto delle condizioni di cui all'art. 7 del decreto legislativo n. 112/2015 stesso. Tale conversione discende dal fatto che le norme relative all'eliminazione della licenza nazionale, ai fini del superamento della distinzione tra "licenza nazionale" e "licenza europea", trovano applicazione a far data dal 1° gennaio 2019. Le imprese ferroviarie che, invece, alla suddetta data del 1° gennaio 2019 non sono titolari di licenza nazionale possono richiedere capacità di infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento di un servizio di trasporto nazionale di passeggeri a partire dall'orario di servizio che inizia il 14 dicembre 2020.

Estratto dal Diritto dei Trasporti



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

Sul numero I del 2018 della rivista Diritto dei Trasporti è stata pubblicata la nota a sentenza Corte D'appello Di Venezia, Sez. III, 8 Maggio 2017 N.920 sulla efficacia della scrittura privata mediante la quale il destinatario trasferisce al mittente i diritti derivanti dal contratto di trasporto. La vicenda sottoposta all'attenzione della Corte d'Appello di Venezia aveva ad oggetto la rivalsa della Axa Assicurazioni S.p.A, Compagnia assicuratrice della Inox Market Service, proprietaria della merce, che, avendo liquidato il danno, ex art. 1916 cc, conveniva in giudizio dinanzi il Tribunale di Venezia il vettore e lo spedizioniere per un furto 61 coils laminati d'acciaio, avvenuto nel magazzino del vettore tra il 11 ed il 12 dicembre 2002 da consegnarsi presso la finale acquirente. Il Tribunale di Venezia, sentenza n. 1452/2010 del 20.6.2010, dichiarava la carenza di legittimazione attiva della Compagnia e della proprietaria della merce nei confronti del vettore e dello spedizioniere in quanto, secondo il Giudice di prime cure, la cessione dei diritti scaturenti dal contratto da parte della cedente - ritenuta cessione del contratto - destinataria dei beni, e mai citata nel giudizio, non era efficace perché il contraente ceduto non era stato parte dell'accordo. Avverso la predetta sentenza, proponeva appello la Axa Assicurazioni S.p.A chiedendo la riforma della sentenza. La Corte d'Appello di Venezia, confermando la sentenza di primo grado, ha parimenti escluso la legittimazione ad agire a fronte di una cessione di diritti nell'ambito del contratto di trasporto, intervenendo, con una sentenza non esente da censure, sul tema della distinzione tra cessione dei diritti (art. 1260 c.c.) e cessione del contratto (art 1406 e sgg c.c.). Sostiene infatti la Corte d'appello di Venezia che, una scrittura privata, mediante la quale il

destinatario trasferisce al mittente tutti i diritti derivanti dal contratto di trasporto, compreso quello di agire nei confronti del vettore responsabile per il risarcimento di tutti i danni occorsi alla merce, deve essere qualificata come cessione di contratto e non come cessione del credito, sicché la mancanza del consenso del contraente ceduto impedisce l'efficacia della cessione. Dunque, la Corte d'Appello, riportando testualmente la scrittura privata con cui la destinataria finale aveva ceduto alla venditrice i diritti derivanti dal contratto di trasporto, ha sostenuto che, "con esso non venivano semplicemente trasferiti i o i diritti di credito derivanti dal contratto, ma interamente il contratto di spedizione e trasporto". A sostegno della propria deduzione, la Corte d'Appello, richiamando la sentenza della Suprema Corte di Cassazione (cfr. Cass. 28.04.1967 nr. 776), ha affermato che una scrittura privata, mediante la quale il destinatario trasferisce al mittente tutti i diritti derivanti dal contratto di trasporto, compreso quello di agire nei confronti del vettore responsabile per il risarcimento di tutti i danni occorsi alla merce, deve essere qualificata come cessione di contratto e non come cessione del credito, sicché la mancanza del consenso del contraente ceduto ex art. 1406 c.c. impedisce l'efficacia della cessione. La distinzione tra i due istituti è nota, tuttavia la Corte d'Appello di Venezia, facendo proprio l'orientamento del Giudice di prime cure, ha ritenuto che la cessione dei diritti scaturenti dal contratto di trasporto fatta dalla destinataria della merce, fosse qualificabile non quale cessione del credito risarcitorio ex art. 1260 c.c., bensì come una cessione del contratto di trasporto ex art 1406 c.c. Ma a ben vedere non può trattarsi di cessione del contratto per due ordini di motivi; anzitutto la norma dell'art. 1406 c.c. prevede la possibilità che ciascuna parte possa sostituire a sé un terzo nei rapporti derivanti da un contratto con prestazioni corrispettive se queste non sono state ancora eseguite: nel caso di specie, il contratto di trasporto aveva già avuto esecuzione, per cui la cessione del contratto non era possibile. In secondo luogo, la ricostruzione della Corte d'Appello di Venezia non è corretta anche per il fatto che, in base all'art. 1406 c.c., solo una parte contrattuale

può, attraverso la cessione del contratto, sostituire a sé un terzo. Nel caso di specie, si è in presenza di un contratto di trasporto stipulato tra il mittente e il vettore, nel quale il destinatario è un terzo, che dunque non è parte del contratto. In qualità di terzo, va da sé che il destinatario certamente non poteva cedere un contratto del quale non era parte. Ed infatti, costituisce principio pacifico ed incontestato in dottrina e giurisprudenza che il contratto di trasporto e/o di subtrasporto integra un contratto a favore di terzo. Il contratto a favore di terzo è disciplinato dall'art. 1411 cod.civ. Nell'ambito della figura generale del contratto a favore di terzo, il terzo acquista i diritti che nascono dalla stipulazione, a suo beneficio, immediatamente per effetto della stessa stipulazione. Nel contratto di trasporto di cose, in base a quanto previsto dall'art. 1689 c.c. invece il terzo è il destinatario che acquista tutti i diritti derivanti dallo stesso, incluso quello di agire nei confronti del vettore per il risarcimento dei danni in caso di perdita od avaria alla merce trasportata, non dal momento in cui viene concluso il contratto di trasporto, bensì solo quando le cose giungono a destinazione, o scaduto il termine per la consegna, il destinatario ne chiedi la consegna al vettore. Il punto delicato di questa costruzione sta nella necessità di coordinare il diritto del destinatario con il diritto del mittente di disporre delle cose durante il viaggio (art. 1685 c.c.), motivo per cui, la regola generale in materia di contratto a favore di terzi, secondo cui il terzo beneficiario dichiarando di profittare della stipulazione può in qualunque momento rendere irrevocabile e immodificabile la stipulazione (art. 1411 c.c.), non è adeguata alle esigenze speciali del contratto di trasporto. In ogni caso, a prescindere dalla diversa disciplina sul punto, in generale nel contratto a favore del terzo, il terzo non diventa mai parte del contratto, che comporta per lui solo l'attribuzione di un diritto. Il terzo rimane sempre estraneo al contratto stipulato in suo favore sia nel caso di cui all'art. 1411 c.c. sia in caso di 1689 c.c., in quanto, a prescindere dal momento in cui gli effetti del contratto si producono in favore del terzo, non si realizza mai una cessione del contratto in favore del terzo, ma solo l'attribuzione dei diritti derivanti dal

contratto, tra cui quello al risarcimento del danno. Pertanto, il destinatario – terzo beneficiario, anche volendo, non può di certo cedere un contratto di cui non è parte, ma al più può cedere al mittente solo i diritti di credito eventualmente derivanti dal contratto stipulato in suo favore quando ricorrano le condizioni ex art. 1689 c.c. Sul punto, non vi è dubbio che vi sia stato, anche sotto il profilo interpretativo, un errore nella qualificazione della scrittura privata, peraltro, andando a vedere la ragion d'essere delle norme di cui agli art. 1260 c.c. e 1406 c.c., il consenso del ceduto è previsto solo laddove cedendo il contratto, si effettua una "sostituzione della controparte", per cui, se non vi fosse il consenso il ceduto potrebbe vedere pregiudicata la sua posizione contrattuale, mentre nella cessione del credito, il consenso non è richiesto, dal momento che per il ceduto è indifferente corrispondere il pagamento all'uno o all'altro, nel caso di specie, per il vettore è indifferente risarcire il destinatario o il mittente, il suo unico interesse è evitare una doppia richiesta delle somme. Una interpretazione di questo tipo, nell'ambito del diritto dei trasporti, rischia di creare delle conseguenze pregiudizievoli a fronte delle cessioni dei diritti fatte giornalmente, anche ai fini assicurativi.

— ● —

La High Court si pronuncia su interpretazione ed effetti delle *sanction clauses* nelle polizze di assicurazione



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

e noto che il sistema delle sanzioni costituisce ormai da tempo un elemento di peso del commercio internazionale, ed il mondo assicurativo non ne è naturalmente immune. Una recentissima decisione della High Court nel caso *Mamancochet v. Aegis* (Mamancochet Mining Limited v. Aegis Managing

Agency Limited e altri [2018] EWHC 2643 (Comm) ha evidenziato le potenziali criticità nella formulazione di alcune delle *sanction clauses* presenti nei contratti di assicurazione, e rappresenta la prima vera articolata decisione sul tema. La sentenza tra l'altro ha analizzato anche le implicazioni nascenti dall'applicazione del Regolamento (CE) n. 2271/96 del Consiglio (il cd. "Regolamento di blocco", che vieta a soggetti comunitari di conformarsi a determinate sanzioni statunitensi. Il caso ha avuto ad oggetto la sottrazione di un carico di acciaio di proprietà di parte attrice, depositato in territorio iraniano. Mamancochet Mining ha cercato di far valere la copertura assicurativa offerta da un polizza stipulata con Aegis, che conteneva la seguente clausola: "...no (re)insurer shall be liable to pay any claim [that]...would expose that (re)insurer to any...trade or economic sanctions, laws, or regulations of the European Union, United Kingdom or the United States of America" Gli assicuratori convenuti in giudizio hanno sostenuto che il pagamento dell'indennizzo assicurativo li esponeva al rischio di violazione delle sanzioni, e tale circostanza era sufficiente a far scattare la *sanction clause*. Il quadro era reso complesso dal fatto che tra la sottoscrizione della polizza e la sentenza si erano verificati molteplici cambiamenti nel sistema sanzionatorio USA ai danni dell'Iran. Il ritiro da parte degli Stati Uniti dichiarato l'8 maggio 2018 dal piano d'azione globale comune ("JCPOA") ha comportato infatti la reintroduzione delle sanzioni statunitensi, precedentemente revocate in seguito all'entrata in vigore dell'JCPOA. Si tratta del cosiddetto "snap back", che gli USA hanno dichiarato concedendo un termine di 90 e 180 giorni per garantire una transizione in relazione ad attività e contratti in corso di esecuzione. Le sanzioni USA sono state dunque ripristinate il 6 agosto 2018 e successivamente in via completa il 4 novembre 2018. A seguito del ritiro degli Stati Uniti e dell'applicazione extraterritoriale delle sanzioni reintrodotte per le imprese dell'Unione europea nel commercio con l'Iran, l'Unione europea ha adottato alcune contromisure per salvaguardare gli interessi delle imprese UE che investono e commerciano con l'Iran, ed in particolare l'aggiornamento del

Regolamento UE di blocco, che offre dunque uno scudo protettivo per le imprese UE contro gli effetti extraterritoriali delle sanzioni statunitensi contro l'Iran. Nel caso in esame la Corte ha operato una distinzione tra l'esposizione alle sanzioni e l'esposizione ad un rischio di sanzioni, ritenendo che la *sanction clause* presente nella polizza potesse giustificare il mancato pagamento solo nel caso in cui, in concreto, l'assicuratore convenuto in giudizio avesse dimostrato che un pagamento determinava la violazione delle sanzioni. Il mero rischio di una violazione non poteva invece ritenersi incluso nella pattuzione di polizza. In particolare il Giudice Teare ha rilevato *"...the language and context of the clause show that the meaning of the clause which would be conveyed to a reasonable person is as follows. The clause provides that the insurer is not liable to pay a claim where payment would be prohibited under one of the named systems of law and thus "would expose" the Defendants to a sanction."* La Corte inoltre ha ritenuto che la *sanction clause*, laddove operante, si limita a sospendere l'obbligo di pagamento dell'assicuratore, non estinguerlo del tutto. La sentenza è indubbiamente interessante e rilevante, anche se riflette alcune specificità del caso analizzato. L'espressione "expose to sanctions" è presente in molti testi di *sanction clause*, ma molte di tali clausole hanno formulazioni diverse e più restrittive. Si veda ad esempio il wording della *sanction clause* raccomandata dalla German Insurance Federation (*Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft "GDV"*) che recita *"Notwithstanding other provisions of the insurance contract, cover shall be granted only insofar as and as long as not in contradiction to economic, trade or financial sanctions or embargoes enacted by the European Union or the Federal Republic of Germany that are directly applicable to the contracting parties."* Dal momento che la decisione ha attribuito grande peso al testo della clausola, occorre poi chiedersi se sia necessario oggi rivedere i testi di *sanction clause* adottati nel mercato assicurativo al fine di riflettere il mutato quadro normativo e geopolitico. Quanto all'affermazione contenuta in sentenza che l'effetto della *sanction clause* è solo quello di sospendere, anziché estinguere, l'obbligo di pagamento degli assicuratori

convenuti, è evidente che questo ingenera una situazione di incertezza e di esposizione protratta nel tempo dipendente da fattori geopolitici imprevedibili e sicuramente al di fuori del controllo della parte (con incertezze che si riverberano sulla stima delle riserve e accantonamenti in bilancio). Un rimedio potrebbe essere l'adozione di clausole di esclusione delle sanzioni che prevedono il venir meno in via definitiva dell'obbligo di indennizzo, se non immediatamente almeno entro un lasso di tempo ragionevole. Resta un commento sul meccanismo previsto dal Regolamento di blocco, che rende illegale per i soggetti UE conformarsi a leggi USA in materia di sanzioni e con effetti extraterritoriali. Nel caso in esame l'assicurata ha sostenuto che il regolamento di blocco di fatto impediva agli assicuratori convenuti di invocare la *sanction clause*. La Corte tuttavia ha aderito sul punto alla tesi degli assicuratori, rilevando che far leva su una *sanction clause* per contrastare la richiesta di indennizzo non determinava di per sé un atto di ossequio al regime sanzionatorio di un paese terzo, e quindi non determinava la violazione del Regolamento.

Decreto Legislativo 23 novembre 2018 n. 139 - Quarto pacchetto ferroviario - Liberalizzazione del trasporto passeggeri



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

A completamento della liberalizzazione del mercato per il trasporto ferroviario dei passeggeri, il 18 settembre scorso la Camera ha avviato l'esame dell'atto Governativo n. 40 a recepimento della direttiva UE 2016/2370. Abbiamo già visto come l'Unione Europea abbia avviato nel 2012 l'iter per la creazione di un c.d. spazio ferroviario unico (direttiva 2012/34) e come l'Italia sia stata impegnata, negli ultimi anni, ad incamerare le relative normative e ad

adeguare anche le sue politiche. A completamento della materia è stata assegnata delega al Governo per recepire le ultime 3 direttive dell'Unione (c.d. quarto pacchetto ferroviario): 2016/97 sulla interoperabilità del sistema ferroviario dell'UE, 206/798 sulla sicurezza delle ferrovie e, per quello che oggi interessa, la direttiva 2016/2370 che indirizza verso l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale e la *governance* dell'infrastruttura ferroviaria. Il parere favorevole della Camera dei deputati circa l'atto governativo n. 40 è stato poi espresso in data 10 ottobre 2018 e, quindi, è stato divulgato in data 23 novembre 2018 il decreto legislativo 139 in attuazione della direttiva 2016/2370 del Parlamento e Consiglio europeo, che va a modificare la direttiva 2012/34 per quanto concerne l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la *governance* dell'infrastruttura. Il decreto in esame è stato emanato, sia nello spirito di completare il programma di unificazione dello spazio ferroviario europeo, ma anche nella consapevolezza del fatto che nonostante l'intento dell'Europa sia stato di implementare il trasporto, sia merci che di persone, su strada ferrata, vi sia stata una flessione negativa rispetto all'utilizzo della stessa. L'Unione ha analizzato questo aspetto e ha cercato di trovare le motivazioni che non hanno consentito al trasporto ferroviario di implementarsi sul territorio europeo. Come si legge nella relazione del 25 ottobre 2018 della Camera di deputati, infatti, *"la parte modale del trasporto ferroviario di merci ha subito un'inversione di tendenza dal 2000 passando, alla data di presentazione del pacchetto ferroviario, dall'11,5 al 10,2%; sempre nello stesso periodo la percentuale del trasporto ferroviario di passeggeri si è mantenuta pressoché costante, intorno al 6%. Ad avviso della Commissione tale situazione è imputabile ad una serie di fattori quali: i problemi di efficienza derivanti dall'assenza di adeguati stimoli concorrenziali; il fatto che in determinati Stati membri i finanziamenti pubblici sono erogati direttamente, senza ricorso a procedure concorrenziali; la durata eccessiva e i costi elevati delle procedure di autorizzazione; gli ostacoli all'ingresso sul mercato di nuovi operatori derivanti*

tra l'altro dalle divergenze tra le pertinenti norme dei vari Stati membri; le distorsioni del mercato; lo sviluppo insoddisfacente delle strutture'. Per far fronte a questo aspetto negativo, il quarto pacchetto ferroviario è stato improntato verso uno snellimento delle procedure di ingresso di nuovi operatori sul mercato italiano e verso il miglioramento dell'offerta dei servizi. In particolare per quel che concerne il trasporto dei passeggeri, si punta a diversificare l'offerta favorendo l'ingresso di nuovi operatori nella gestione del trasporto a partire dal dicembre 2019. Analizzando il nuovo decreto legislativo 139/2018 si nota che vengono apportate sostanziose e sostanziali modifiche al d.lgs 112/2015 in materia di spazio unico europeo, e vengono alleggerite le modalità di accesso alla infrastruttura ferroviaria per gli operatori del sistema. Viene inoltre assegnata maggiore indipendenza ed imparzialità al gestore della infrastruttura; all'art. 7 del decreto in esame è infatti previsto che: ' *L'articolo 11 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, è sostituito dal seguente: «Art. 11 (Indipendenza del gestore dell'infrastruttura). - 1. Il gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b), è un'entità giuridicamente distinta da qualsiasi impresa ferroviaria e, nelle imprese a integrazione verticale, da qualsiasi altra entità giuridica all'interno dell'impresa 2. Nel rispetto delle regole quadro e specifiche in materia di canoni e di assegnazione di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura è autonomo e responsabile della propria gestione, della propria amministrazione e del proprio controllo interno. 3. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile dell'esercizio e dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nonchè del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario, assicurandone l'accessibilità, la funzionalità, nonchè la diffusione delle informazioni relative all'accesso all'infrastruttura a tutte le imprese interessate a condizioni eque e non discriminatorie.[...]* 4. Al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, per la rete

di propria attribuzione, sono affidate, in via esclusiva, entro i limiti di cui agli articoli 17 e 26 del presente decreto e fatto salvo quanto previsto dal comma 11 e le specifiche attribuzioni dell'organismo di regolazione, le decisioni relative alle funzioni essenziali. Nessuna entità giuridica all'interno dell'impresa a integrazione verticale può esercitare un'influenza determinante sulle decisioni del gestore dell'infrastruttura relative alle funzioni essenziali.[...] Dunque una normativa che cerca vigorosamente di dare più indipendenza alla gestione della rete favorendo l'accesso di nuovi operatori, rendendo notevolmente più indipendente il gestore dell'infrastruttura e ponendolo finalmente in una posizione equidistante rispetto i vari soggetti del mercato. Con la introduzione dell'art. 11 sexies, inoltre, viene previsto un meccanismo di coordinamento tra gestori dell'infrastruttura principale e le imprese ferroviarie e viene altresì istituita una rete europea dei gestori della quale la Commissione è membro. L'art. 12 della legge 112 viene modificato snellendo le regole di accesso al servizio di trasporto passeggeri anche e soprattutto per quel che concerne l'alta velocità. Vengono inoltre introdotti nuovi sistemi per rendere la pluralità dell'offerta di trasporto più immediatamente conoscibile dall'utenza; ad esempio all'art. 11 del decreto 139 viene previsto l'inserimento dell'art. 13 bis nel decreto 112 e viene introdotto, e previsto operativo entro un anno, un sistema di informazione e di biglietteria integrata che possa fornire una offerta di biglietti, biglietti cumulativi e prenotazioni in condizioni di libero mercato 'e non soggetti a contribuzione pubblica'. Con la normativa di recepimento appena analizzata, dunque, il nostro legislatore pone un nuovo tassello, grazie allo stimolo dell'Unione europea, verso la liberalizzazione del comparto. Si potrà solo nel futuro verificare se le misure adottate e gli sforzi messi in campo saranno riusciti ad implementare l'utilizzo della ferrovia a livello europeo e italiano. L'intento esplicito dell'Europa, attraverso l'attuazione delle direttive note unitamente alle riforme strutturali dei singoli Paesi, è assicurare, infatti, entro il 2035, più di 40 miliardi di euro di benefici finanziari ai cittadini ed alle imprese. Speriamo che le previsioni si realizzino.

La colpa nautica è coperta purché non si traduca in "colpa cosciente"



avv. Cecilia Vernetti

Studio Legale Camera Vernetti
c.vernetti@slcamera.it

Con la recentissima sentenza n. 399/2019 il Tribunale di Napoli ha respinto la richiesta di indennizzo avanzata dall'assicurato per i danni subiti da un'imbarcazione sulla base della clausola inclusa nelle condizioni generali di polizza che prevede che: "sono esclusi dall'assicurazione le perdite, i danni e le spese in tutto o in parte direttamente o indirettamente attribuibili a: a) dolo o colpa grave del Contraente, dell'Assicurato o di qualunque persona alla quale è affidata a qualsiasi titolo l'Unità da diporto, dei familiari, dei soci e dei dipendenti delle persone sopra indicate e dell'equipaggio, tuttavia, se uno degli stessi è anche comandante dell'Unità, la Società, rinunciando a rivalersi nei suoi confronti, risponde limitatamente alla colpa nautica del medesimo, salvo che non assurga a colpa con previsione dell'evento". La clausola in questione è solitamente contenuta nei formulari di polizza ANADI e riproduce l'art. 524 cod. nav., che prevede che l'assicuratore risponde se il sinistro dipende in tutto o in parte da colpa del comandante o degli altri componenti dell'equipaggio, purché vi sia rimasto estraneo l'assicurato, precisando che, se l'assicurato è anche comandante dell'unità, l'assicuratore risponda limitatamente alle sue colpe nautiche. La "colpa nautica" viene definita da Autorevole dottrina (cfr. Ferrarini, Le Assicurazioni Marittime, Giuffrè 1991, pag. 122) come la colpa commessa dal comandante nell'espletamento delle funzioni proprie al comando della nave, da distinguersi dalle attività armatoriali, svolte dal comandante come proprietario della nave. Quanto al

grado di tale colpa, la dottrina da ultimo citata (cfr. op. cit. pag. 123), ritiene che la copertura debba operare anche per il caso di colpa grave dell'equipaggio, tenuto conto che l'art. 524 cod. nav., ponendosi quale deroga ad un principio generale (art. 1900, comma 2, c.c., secondo cui l'assicuratore è obbligato per i sinistri cagionati da dolo o colpa grave delle persone del fatto delle quali l'assicurato deve rispondere), vada interpretato restrittivamente, ossia nel senso di escludere soltanto i sinistri determinati da dolo del Comandante o dell'equipaggio. La clausola di polizza richiamata tuttavia specifica che la copertura non operi in caso di cd. "colpa cosciente" del Comandante o dell'equipaggio, che ricorre allorché il sinistro, pur non essendo voluto (ricorrendo in tal caso il dolo), sia tuttavia previsto dall'agente, il quale si sia rappresentato la possibilità del verificarsi dell'evento (cfr. F. Mantovani, "Diritto Penale", Cedam 1992, pagg. 341-342). La colpa nautica "cosciente" tuttavia non è un concetto di facile identificazione nella pratica. Al riguardo si richiama la sentenza del Tribunale di Napoli sopra richiamata che ha ravvisato un'ipotesi di colpa cosciente del comandante con conseguente esclusione della copertura, in un caso di urto tra due imbarcazioni da diporto occorso a seguito di una accostata a dritta compiuta da una delle due imbarcazioni che, così facendo andò a collidere con la poppa di altra imbarcazione procedente nella stessa direzione. In tale caso il Giudice di Napoli ha così ritenuto: *"Per quanto invece attiene la dinamica del sinistro la C.T.U. espletata, le cui risultanze vengono fatte proprie da questo giudicante, attesa la correttezza dei criteri utilizzati dal C.T.U., ha evidenziato che "La causa di tale sinistro è da attribuire al Sig. xxxxx, in conseguenza della sua accostata a dritta, con visibilità resa limitata da un errato assetto del gommoni che conduceva e dalla sua inosservanza della distanza minima di sicurezza in rapporto alla velocità tenuta ed alla visibilità ridotta, al momento della virata. Considerando che l'evento è occorso nel periodo estivo, la probabilità di incrociare la rotta di altre imbarcazione, nella*

suddetta manovra, era molto elevata". Il Tribunale ha quindi tratto da tali aspetti della CTU la conclusione per cui l'assicurato *"nel momento in cui ha effettuato la manovra di virata non solo ha previsto la possibilità della collisione (considerando che l'evento è occorso nel periodo estivo, la probabilità di incrociare la rotta di altre imbarcazione, nella suddetta manovra, era molto elevata, così ha scritto il ctu) ma ne ha accettato il rischio ..."*. La domanda di indennizzo dell'assicurato è stata quindi respinta per colpa nautica cosciente.

Breve riepilogo del Convegno dell'8 novembre sui Cantieri Navali



avv. Martina Iguera
Studio Legale Camera Verneti
m.iguera@slcamera.it

Lo scorso 8 novembre, la Residenza delle Peschiere, nel cuore di Albaro, ha fatto da cornice ad un Convegno in materia di cantieristica navale organizzato dalla rivista Lex Trasporti con il patrocinio dell'Associazione Wista Italy. Nell'arco del pomeriggio si sono succeduti interventi di professionisti Italiani e stranieri la cui presenza, all'interno del panel dei relatori, ha conferito alla conferenza un carattere di internazionalità che ben si sposa con il tema, tutt'altro che locale, della cantieristica navale. Il Convegno è stato introdotto dal Dott. Luca Florenzano che, in qualità di Direttore di Lex Trasporti, ha ripercorso le tappe più importanti della rivista, partendo dalla sua nascita e ne ha delineato la struttura sottolineando il fatto che si tratta della prima rivista di diritto divulgativo del tutto indipendente in materia di trasporti. D'altra parte, proprio così si presentava la neonata rivista all'epoca del suo numero 1 del 2013. La parola è stata, quindi, ceduta all'Avv. Guglielmo Camera dello Studio Legale Camera Verneti il quale, in qualità di moderatore, ha brevemente introdotto il Convegno, ponendo

l'accento sulla presenza di relatori sia italiani che internazionali e sull'importanza di acquisire consapevolezza in merito al peso della cantieristica nell'industria cittadina e nazionale. Il primo professionista ad esporre il proprio intervento è stato l'Ing. Lorenzo Pollicardo, Segretario Generale di Nautica Italiana. Quest'ultimo ha delineato un quadro complessivo della nautica italiana confortante e positivo mostrando, dati alla mano, che la crisi del settore della nautica da diporto, la quale come noto ha toccato il suo apice nel 2013, ha ceduto il posto ad una costante ricrescita che, in base alle stime, non dovrebbe subire battute d'arresto nel 2018. L'Ing. Pollicardo ha, inoltre, sottolineato che, pur essendo la flotta della nautica italiana composta per la stragrande maggioranza (92%) da yacht di lunghezza inferiore ai 10 metri, i Cantieri stanno ricevendo commesse per la costruzione di superyacht di dimensione sempre maggiori, settore, anch'esso, in forte crescita. L'unico neo nel panorama della nautica rilevato dal relatore è rappresentato dalla costante diminuzione di immatricolazioni delle imbarcazioni in Italia. I proprietari di yacht hanno, infatti, dimostrato una sempre più spiccata preferenza per le bandiere delle Isole Cayman e Marshall, per evidenti ragioni di carattere fiscale, a discapito del tricolore che si trova tra gli ultimi posti in classifica. Sarebbe, pertanto, fortemente auspicabile un cambio di rotta anche con riferimento a tale aspetto. Il secondo intervento è stato esposto dall'Avv. Dimitri Georgantas dello Studio Legale Royston Rayzor, arrivato direttamente dagli Stati Uniti per parlare delle polizze assicurative stipulate a copertura della responsabilità civile dei cantieri statunitensi. L'Avvocato ha esposto in maniera molto esaustiva quelli che lo stesso ha definito i "ten steps" affinché avvenga il trasferimento del rischio nei contratti assicurativi americani a copertura della responsabilità civile, in generale, delineandone poi analogie e differenze per quanto riguarda la disciplina delle RC cantieri secondo il diritto marittimo. La disciplina statunitense in materia di RC è risultata un mosaico di leggi e pronunce giurisprudenziali spesso difformi da stato a stato il che conduce alla considerazione in merito all'importanza di concordare

attentamente la clausola di legge e giurisdizione all'interno dei contratti di costruzione di navi. Successivamente l'Avvocato Richard Gunn dello Studio Reed Smith di Londra, ha analizzato il tema delle "warranties" nei contratti di costruzione di navi regolati dalla legge inglese. La "warranty" è un termine contrattuale normalmente espresso sotto forma di "garanzia" la cui violazione da parte di uno dei due contraenti autorizza l'altro a richiedere il risarcimento dei danni. L'Avvocato ha fornito alcuni esempi di "warranties" che vengono generalmente inserite nei contratti di costruzioni di navi, quali una sorta di garanzia per vizi e difetti di costruzione o quella che sul consumo di carburante. Successivamente ha fornito qualche esempio di contrasti interpretativi in merito ad alcune "warranties" inserite nei contratti di costruzione di navi sui quali le Corti inglesi sono state chiamate a pronunciarsi. A conclusione dell'intervento, il relatore ha elargito tre brevi suggerimenti per chi dovesse cimentarsi nella redazione di un contratto di costruzione: scegliere le parole in funzione del loro significato che non coincide necessariamente con le intenzioni delle parti; prestare attenzione a quello che si scrive e, infine, prestare attenzione a ciò che viene messo in pratica. Successivamente, l'Ing. Valerio Mulas della San Giorgio del Porto il quale, prendendo spunto dalla sua esperienza di responsabile del progetto di demolizione della Costa Concordia per il progetto Ship Recycling, ha effettuato un interessante intervento dal titolo "The green ship recycling". Il relatore ha inizialmente premesso che il 95% delle navi a fine vita vengono demolite in Bangladesh, India, Pakistan, Cina e Turchia. Ha inoltre sollevato la problematica delle pratiche di demolizione navale, che nei paesi sopra elencati spesso costringono i lavoratori, anche minori, a prestare lavoro in condizioni disumane ed insicure, mettendo in serio pericolo la loro vita e causando inestimabili danni da inquinamento ambientale che derivano dall'abbandono di rifiuti pericolosi in mare in spregio a qualsiasi normativa in materia. A tali considerazioni ha fatto seguito una panoramica della normativa nazionale ed internazionale in materia di rifiuti e ship recycling. Il relatore è,

quindi, entrato nel merito del complesso progetto di smantellamento e riciclaggio navale della Costa Concordia che ha previsto la demolizione di 17 ponti e 65.000 ton di materiali di cui circa l'84% inviati a recupero e che ha visto il coinvolgimento di oltre 150 tecnici. Il progetto ha avuto una durata complessiva di tre anni dal giorno dell'approvazione del trasferimento del relitto dall'Isola del Giglio al Porto di Prà-Voltri e si è sviluppato in quattro fasi: la prima è stata rappresentata dalla ricezione del relitto a Prà-Voltri ove si è svolta la riduzione del pescaggio per il successivo trasferimento presso il Molo Ex Superbacio; la seconda fase ha previsto la demolizione dei ponti superiori e delle relative strutture; la terza fase è consistita nella rimozione degli sponson e nel rigalleggiamento del relitto e successivo trasferimento all'interno del bacino di carenaggio n. 4, ove si è portato a termine lo smantellamento finale. In occasione della demolizione della Costa Concordia, al fine di far fronte al vuoto normativo, amministrativo e logistico in materia di attività di smantellamento navale sostenibile ed alla necessità di coniugare tale esigenza con la normativa italiana ed internazionale in materia di demolizione navale, è nato il Consorzio Ship Recycling, composto al 49% dalla San Giorgio del Porto e dal 51% dalla Saipem, il cui obiettivo è quello di costruire un nuovo polo per le costruzioni navali e per lo Ship Recycling nel Mediterraneo. Il quinto intervento è stato quello dell'Avv. Alex Kemp dello Studio Legale HFW ed ha riguardato le assicurazioni a copertura dei rischi dei costruttori. Il legale ha inizialmente elencato le tipologie di rischio che preoccupano maggiormente i costruttori, come le calamità naturali (es. incendi, terremoti e inondazioni) per poi delineare l'area di copertura delle Institute Clauses for Builder's Risk, ed. 1.6.1988, evidenziando i punti di forza delle polizze che incorporano tali clausole e le criticità che sorgono nella pratica, quali ad esempio le garanzie a copertura dei vizi nel contratto di compravendita nel caso in cui dal vizio non consegua un danno effettivo. L'ultimo intervento, a conclusione del Convegno è stato tenuto dal Commercialista Gianbattista Poggi dello Studio Poggi e Associati, il quale ha delineato i tratti principali del regime IVA

nelle attività di "Restore – Refit – Rebuild", ovvero tutti gli interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione o di ricostruzione di unità navale. Il relatore ha spiegato che per tali attività vige il principio di territorialità, sancito in via generale dall'art 7-ter del D.P.R. n. 633/1972 e s.m.i., il quale prevede che, affinché sia soddisfatto il requisito della territorialità, il prestatore di servizi deve avere sede nel territorio italiano. Tale principio è, tuttavia, derogato nel caso di alcune prestazioni fornite a consumatori, accessorie rispetto ad attività principali che sono state espletate nel territorio italiano, a favore delle navi destinate ad attività commerciali adibite alla navigazione in alto mare, che, essendo assimilabili alle cessioni all'esportazione, non sono imponibili IVA. Tra queste, a titolo meramente esemplificativo, vi sono l'uso dei bacini di carenaggio, i servizi relativi alla costruzione, riparazione e demolizione navale, la locazione ed il noleggio ... Al fine di chiarire i concetti di "nave adibita alla navigazione in alto mare" l'Agenzia delle Entrate è intervenuta con diverse risoluzioni specificando che, per beneficiare della predetta esenzione di imposta, oltre il 70% dei viaggi della nave deve essersi svolto "in alto mare" (oltre le 12 miglia nautiche) nell'annualità precedente rispetto a quella in cui il tributo deve essere versato e quanto sopra deve risultare da "documentazione ufficiale" proveniente dall'Armatore o dal Comandante, come il giornale di navigazione o i dati estratti dai sistemi di navigazione satellitare. Il relatore ha esposto, infine, qualche considerazione in merito ai casi in cui un cantiere si configuri come "Permanent Establishment", ovvero "stabile organizzazione", situazione che si verifica, in base all'art 162 TUIR (che riprende sostanzialmente quanto disposto dall'art. 5 del Mod. Conv. OCSE), se sussiste una sede fissa di affari per mezzo della quale l'impresa non residente esercita in tutto o in parte la sua attività sul territorio dello Stato. In base alle disposizioni interne, il cantiere di costruzione, montaggio o installazione è equiparato a P.E. solo se lo stesso ha una durata superiore a tre mesi (secondo il sopra richiamata modello OCSE occorrono 12 mesi). Sul punto si è recentemente pronunciata la Corte di Cassazione con sentenza n. 28059/2017,

che ha chiarito che, affinché il reddito di impresa prodotto in territorio italiano da un soggetto non residente sia assoggettabile a tassazione italiana è necessaria una presenza stabile del soggetto sul territorio nazionale, una sede di affari potenzialmente in grado di produrre reddito e lo svolgimento di un'attività autonoma rispetto a quella svolta dalla casa madre.

Il caso Limbangun



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

Il pomeriggio del 5 novembre 2015, nei pressi del villaggio brasiliano di Bento Rodrigues, collassava la diga di Fundão, un bacino costruito per la decantazione dei fanghi derivanti dall'estrazione degli ossidi di ferro da una locale miniera. L'ondata di fango si riversava a valle causando morti ed ingenti danni, raggiungendo l'Atlantico dopo circa due settimane. Il crollo bloccava l'attività estrattiva della miniera. Quest'ultima, durante la normale attività, faceva affluire il minerale all'impianto di lavorazione di Ponta Ubu dove, effettuata la riduzione in pellet, il prodotto veniva imbarcato al locale terminal. In tale contesto si situa la controversia in commento (*Classic Maritime Inc. c. (1) Limbugun Makmur SDN BHD (2) Lion Diversified Holdings BHD* - consultabile per esteso al seguente indirizzo:

www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2018/2389.html). Tra l'attore (l'armatore Classic) ed il primo convenuto (il noleggiatore Limbugun) esisteva un contratto di noleggio a lungo termine che prevedeva l'esecuzione residua di cinque (5) viaggi [su complessivi sette (7), due (2) dei quali già eseguiti prima del crollo della diga] per il trasporto di pellets di minerale di ferro dal Brasile alla Malesia. I porti contrattuali di caricazione erano Ponta Ubu (per i carichi provenienti dalla miniera della società Samarco) e Tubarao (per i carichi provenienti dalla miniera

della società Vale). La clausola 32 del contratto di noleggio prevedeva *"Esclusioni - Né la nave, il suo comandante o Armatori, né i Noleggiatori, Caricatori o Ricevitori saranno responsabili per perdita o danno o mancata fornitura, caricazione, scarica o consegna del carico derivante da: Atto di Dio; ... alluvioni ... incidenti alla miniera o sito di produzione ... o qualunque altra causa al di là del controllo degli Armatori, Noleggiatori, Caricatori o Ricevitori; sempre che tali eventi influenzino direttamente l'adempimento di ciascuna parte in base a questo contratto ..."*. A seguito dell'incidente, il noleggiatore si trovava nell'impossibilità di adempiere l'obbligo contrattualmente assunto di rendere disponibile il minerale per la caricazione a bordo delle navi dell'armatore e veniva convenuto in giudizio da quest'ultimo per inadempimento contrattuale. La difesa del convenuto si incentrava sulla clausola 32 del contratto. Essendo divenuto impossibile l'approvvigionamento come conseguenza del crollo della diga di Bento Rodrigues, Limbugun doveva intendersi esentata da responsabilità verso l'armatore. Di contro l'attore sosteneva che il convenuto sarebbe rimasto, comunque, inadempiente rispetto alla propria obbligazione contrattuale - a prescindere dall'interruzione dell'attività estrattiva - perché i carichi non sarebbero stati in ogni caso disponibili non avendo Limbugun sottoscritto alcun contratto con le miniere (i contratti con queste erano in mano a due società del gruppo cui appartenne anche la società convenuta). Il noleggiatore, insomma, non sarebbe stato comunque in grado di fornire il minerale da caricare. Secondo l'attore, quindi, parte convenuta non poteva avvalersi dell'esclusione contemplata dall'art. 32; il crollo della diga e la conseguente mancata fornitura di minerale da parte della Samarco non avevano avuto alcun effetto causativo sull'inadempimento di Limbugun perché, pur potendo tali fatti spiegare la mancata disponibilità di minerale, la convenuta sarebbe stata in ogni caso inadempiente non avendo contratti con le miniere che le consentissero approvvigionamento alternativo.

Limbangun si difendeva sostenendo di avere soluzioni alternative per adempiere la propria obbligazione anche se queste non erano contrattuali. In base al contratto di noleggio, infatti, i porti di caricazione erano due e se uno (Ponta Ubu) era divenuto, di fatto, inutilizzabile perché il minerale non vi veniva più fatto affluire dalla Samarco che aveva cessato la propria attività estrattiva in conseguenza del crollo, restava la possibilità di caricare a Tubarao con minerale fornito dalla miniera gestita da Vale. Ciò costituiva dimostrazione, secondo parte convenuta, dell'esistenza di una soluzione alternativa e, quindi, del fatto di essere stata nelle condizioni di adempiere la propria obbligazione se non fosse stato per il crollo della diga. Secondo l'attore, la clausola di esclusione invocata dal convenuto imponeva di dimostrare un nesso di causa esclusivo tra crollo ed inadempimento e cioè la dimostrazione positiva del fatto che, "se non fosse stato" per il crollo della diga, la convenuta avrebbe adempiuto le proprie obbligazioni. Il convenuto sosteneva, invece, che gli eventi contemplati dalla clausola di esonerazione - uno dei quali si era concretizzato - erano di per sé soli sufficienti a fare scattare l'operatività della stessa. Con la sentenza in commento, il giudice ha, da un lato, accolto la tesi del convenuto in merito all'esistenza di modalità alternative di adempimento (la caricazione a Tubarao) ma ne ha rigettato la tesi relativa all'interpretazione della clausola di esclusione da responsabilità. La sentenza ribadisce essere onere di chi intenda avvalersi di un'esimente della portata di quella contemplata dalla clausola in questione dimostrare che, se non fosse stato per quell'evento, l'obbligazione avrebbe potuto essere adempiuta. Per valutare se in concreto sussistesse una tale situazione, il giudice ha valutato i fatti. Il test adottato è consistito nel verificare se il noleggiatore sarebbe stato in grado di effettuare i cinque (5) viaggi se non fosse stato per le esclusive conseguenze dell'incidente alla diga. Occorreva verificare se Limbugun avesse fatto quanto possibile, in conseguenza del blocco dell'attività estrattiva della Samarco, per approvvigionarsi del carico da Vale con caricazione a Tubarao. Sul punto il giudice ha ritenuto improbabile la fornitura da parte di Vale per

consentire la prosecuzione del contratto. A questo punto la convenuta si trovava nella condizione di non poter accedere alla clausola di esclusione di responsabilità non potendo provare che il proprio inadempimento era stato causato esclusivamente dai fatti di Bento Rodrigues. Benché la causa sembrasse prendere una svolta favorevole alla domanda dell'attore, le conclusioni sono state di segno contrario. Per valutare il diritto di Classic al risarcimento il giudice ha valutato quale sarebbe stata la posizione dell'attore se il convenuto fosse stato in condizione di adempiere. Le conclusioni, apparentemente sorprendenti, sono sorrette dalla logica. Secondo il Giudice, infatti, quand'anche Limbungan avesse sottoscritto un contratto con Vale per la fornitura alternativa di minerale e fosse stata in grado di adempiere nessun carico sarebbe stato disponibile a causa della sospensione delle attività estrattive conseguenti al crollo della diga. Per tale motivo la domanda dell'attore non andava accolta. Diversamente concludendo l'attore sarebbe stato posto in una condizione migliore rispetto a quella in cui si sarebbe trovato se il convenuto fosse stato in grado di dare corso regolare al contratto. Nel caso di accoglimento della domanda, infatti, l'armatore avrebbe percepito un compenso, quale risarcimento per inadempimento contrattuale del noleggiatore, ma non essendo i carichi comunque disponibili all'imbarco, non avrebbe fornito, come contropartita, alcuna sua prestazione. Conseguentemente, benché il convenuto non sia stato in grado di dimostrare che non sarebbe stato inadempiente se non si fosse verificato il crollo della diga, Classic è rimasta soccombente rispetto alla domanda azionata nei confronti del noleggiatore.



Quale è la corretta classificazione doganale?



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

Con la recente sentenza n. 28663/2018, la Corte di Cassazione si è pronunciata in relazione a un interessante caso di individuazione della corretta classificazione doganale di due partite di merci. La vicenda in esame riguardava un'importazione di componenti di televisori (monitor a colori e separatamente schede TV), in relazione ai quali l'operatore aveva applicato il codice doganale relativo alle suddette tipologie di merce e non quello (maggiore) relativo al prodotto finito (televisore). L'Agenzia delle Dogane aveva quindi contestato la classificazione compiuta in sede di importazione, con conseguente applicazione di maggiori dazi e comminazione delle relative sanzioni. In primo grado la CTP di Como dava ragione all'Agenzia delle Dogane; in secondo grado la CTR della Lombardia accoglieva parzialmente l'appello dell'operatore, rilevando che: - con riferimento ai monitor importati, la classificazione attribuita dalla società in sede doganale era corretta in quanto i predetti componenti erano privi dell'interfaccia necessaria alla ricezione del segnale televisivo; - con riferimento invece alle schede TV, le quali erano destinate ad essere collocate sui monitor e tale circostanza era nota all'operatore, la classificazione doganale della merce andava modificata, con conseguente diversa imposizione daziaria e applicazione di sanzioni. L'Agenzia delle Dogane impugnava tale sentenza in Cassazione, deducendo, tra l'altro, che ai fini della corretta classificazione doganale della merce importata, si deve avere riguardo alla natura della merce risultante dall'assemblaggio di parti, ancorché

importate separatamente e purché destinate ad essere incorporate in un unico oggetto, a nulla rilevando la natura delle singole parti e delle funzioni che esse possono svolgere all'atto dell'importazione e della loro presentazione in Dogana. La Corte di Cassazione accoglieva il ricorso dell'Agenzia delle Dogane. In particolare secondo il Giudice di legittimità in caso di importazione separata di componenti che, ove assemblati, vengono a realizzare un diverso prodotto, il dazio deve essere pagato con riferimento al prodotto finito; e ciò indipendentemente dalla circostanza che le diverse importazioni avvengano contestualmente ovvero siano frazionate in un breve lasso temporale, purché le stesse si inseriscano in un unico contesto commerciale e siano collegate tra loro in quanto finalizzate alla realizzazione di un prodotto unitario. Nel caso di specie, le importazioni di monitor e di schede video si collocavano in un lasso di tempo ridotto e, indipendentemente dalle ragioni che avevano condotto la società importatrice a provvedere al successivo assemblamento dei monitor con le schede video, il risultato dell'operazione era stato la realizzazione di un prodotto diverso e, quindi, il dazio andava pagato con riferimento a tale ultimo prodotto sia con riferimento ai monitor che con riferimento alle schede video.



Secondo la Corte di Cassazione, il Giudice di secondo grado aveva errato a considerare dovuto il pagamento di un dazio maggiore solo con riferimento all'importazione delle schede video sul presupposto che, per quanto riguarda la pregressa importazione dei monitor, l'importatore non fosse a conoscenza della necessità di riconversione degli stessi in televisori. Invero, la volontà della società non assumeva importanza ai fini della applicazione del dazio, rilevando unicamente il fatto oggettivo della finalizzazione e utilizzazione dei componenti alla realizzazione di un prodotto diverso da quello importato. Con specifico riferimento al Regolamento CEE n. 2658 del 1987, è stato osservato che "in materia doganale, la regola 2-a, compresa nelle regole generali per la classificazione delle merci nella nomenclatura combinata, premesse alla Tariffa Doganale della Comunità Europea di cui al Reg. CEE 23 luglio 1987, n. 2658, nella parte in cui stabilisce che "qualsiasi riferimento ad un oggetto nel testo di una determinata voce comprende questo oggetto anche se incompleto e non finito purchè presenti, nello stato in cui si trovi, le caratteristiche essenziali dell'oggetto completo o finito, o da considerare tale per effetto delle disposizioni precedenti, quando è presentato smontato e non montato", impone di classificare un dispositivo importato - qualora esso divenga funzionante solo con il concorso di ulteriori componenti - non già come "parte" di una macchina utensile bensì sotto la voce che identifica la stessa macchina utensile, giacchè ciò che rileva è non già che il dispositivo possa svolgere "ex se" la propria funzione, ma che esso costituisca l'elemento fondamentale della stessa macchina utensile" (cfr. Cass. n. 31058 del 28/12/2017). E' stato, altresì, sottolineato che "la regola 3-b, compresa nelle regole generali per la classificazione delle merci nella nomenclatura combinata, premesse alla Tariffa Doganale della Comunità Europea di cui al Reg. CEE 23 luglio 1987, n. 2658/87 e succ. mod. e integrazioni, nella parte in cui impone di individuare, nel caso di "prodotti misti", "la materia o l'oggetto che conferisce agli stessi il loro carattere essenziale", non è ispirata ad un criterio di essenzialità strutturale (necessità della singola parte perchè il "prodotto misto" funzioni nel suo complesso), ma ad un concetto di essenzialità funzionale e dinamica (necessità della parte per il

raggiungimento dello scopo finale cui "il prodotto misto" è destinato); ne consegue che la componente essenziale va individuata in relazione al risultato finale che l'oggetto nella sua complessità è destinato ad assicurare" (Cass. n. 26297 del 29/12/2010). Con riferimento, invece, al D.P.R. n. 273 del 1965, art. 5, è stato statuito che "la previsione, contenuta nel D.P.R. 26 giugno 1965, n. 723, art. 5, della tassazione all'importazione dei singoli componenti di un prodotto ("i pezzi di merci i quali, assieme riuniti, costituiscano un determinato oggetto, anche incompleto") in modo uguale a quello adottato per il prodotto che siano destinati a formare, nel caso in cui siano presentati "insieme" allo sdoganamento, è diretta ad evitare che, attraverso l'espedito dell'importazione frazionata nel tempo degli stessi pezzi di uno stesso oggetto, venga elusa l'applicazione di parte dell'imposta doganale. La locuzione "presentati insieme allo sdoganamento" non va, pertanto, intesa nel senso rigorosamente letterale di contemporaneità o simultaneità, che escluda quelle situazioni ravvicinate nel tempo e/o inserite in un contesto commerciale unitario, secondo l'insindacabile apprezzamento di merito, ma può essere (come nella specie) rapportata, secondo una più confacente interpretazione teleologica, alla complessiva unitarietà delle operazioni ancorchè non esaurite nello stesso momento temporale" (Cass. n. 14050 del 16/06/2006). Alla luce dei sopra richiamati precedenti la Corte di Cassazione ha quindi affermato che in materia doganale, l'interpretazione congiunta delle regole generali per la classificazione delle merci nella nomenclatura combinata, premesse alla Tariffa Doganale della Comunità Europea di cui al Reg. CEE 23 luglio 1987, n. 2658 del 1987 e successive modificazioni integrazioni, nonchè del D.P.R. n. 723 del 1965, art. 5, induce a ritenere che l'importazione separata di diversi componenti di un prodotto successivamente assemblato comporta l'applicazione dell'imposta doganale dovuta per il prodotto finito, ove l'importazione dei singoli componenti sia avvenuta in un contesto commerciale unitario, restando irrilevante l'originaria volontà dell'importatore.

Trasporto di merci multimodale: la CGE si pronuncia sulla competenza giurisdizionale



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

Con una recente sentenza dell'11 Luglio 2018 la Corte di Giustizia Europea è tornata a pronunciarsi sul tema della competenza giurisdizionale ai sensi dell'art. 5 del Regolamento (CE) 44/2001. Nella domanda pregiudiziale è stato chiesto, in particolare, se l'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001 possa essere interpretato nel senso che, nell'ambito di un contratto per il trasporto di una merce tra Stati membri in più tappe e con diversi modi di trasporto, come quello di cui al procedimento principale, sia il luogo di spedizione che il luogo di consegna della merce costituiscono luoghi della prestazione del servizio di trasporto ai sensi di tale disposizione. Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia sorta tra la Zurich Insurance plc, compagnia di assicurazioni con sede in Irlanda e la Metso Minerals Oy, una società di diritto finlandese, da un lato, e l'Abnormal Load Services (International) Ltd, una società con sede nel Regno Unito, dall'altro, in merito al risarcimento dei danni per la perdita di un carico in occasione del suo trasporto effettuato dalla ALS. La vicenda riguardava, in particolare, l'esecuzione di un trasporto su strada di un frantumatore cingolato a cono da Pori (Finlandia) a Sheffield (Regno Unito). Come si legge nella ricostruzione in fatto della vicenda effettuata dalla CGE, il frantumatore è stato, primo luogo, trasportato a bordo di un autocarro dal porto di Rauma (Finlandia), dove era stato scaricato e portato su una nave utilizzando la sua stessa propulsione meccanica. Dopo essere stato trasportato via mare fino al porto di Hull (Regno Unito), il frantumatore è stato scaricato dalla nave e caricato su un secondo autocarro per essere, infine, spedito via terra da Hull. La merce è

tuttavia andata dispersa prima della consegna al destinatario finale in Sheffield. La Zurich ha rimborsato alla Metso il valore del frantumatore, previa deduzione della franchigia prevista dal contratto di assicurazione. Con ricorso proposto dinanzi al Satakunnan käräjäoikeus (Tribunale di primo grado di Satakunta, Finlandia), la Zurich e la Metso hanno quindi chiesto la condanna della ALS a versare loro, a titolo di risarcimento danni, l'importo corrispondente al valore del frantumatore. Il vettore ha eccepito il difetto di competenza del giudice adito. Con ordinanza del 5 aprile 2012, il Tribunale ha dichiarato la propria competenza e, con sentenza del 22 marzo 2013, ha condannato la ALS a versare all'assicurazione e al caricatore l'importo richiesto in ricorso. Il vettore ha proposto appello avverso tale sentenza dinanzi al Vaasan hovioikeus (Corte d'appello di Vaasa, Finlandia). Con sentenza del 30 marzo 2015, tale giudice ha concluso con una sentenza di segno opposto rispetto al primo grado dichiarando l'incompetenza dei giudici finlandesi. La Zurich e la Metso hanno proposto ricorso dinanzi alla Corte suprema finlandese che, ritenendo che occorresse verificare se l'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001 debba essere interpretato nel senso che vi è un solo luogo di prestazione del servizio di trasporto, vale a dire quello del luogo in cui il trasporto si conclude e in cui le merci sono consegnate al destinatario, o se il contratto di trasporto in questione consenta all'attore la scelta tra almeno due diverse giurisdizioni, ha sospeso il giudizio e ha sottoposto alla CGE la seguente questione pregiudiziale: «In che modo debbano essere determinati il luogo ovvero i luoghi di prestazione di un servizio ai sensi dell'articolo 5, [punto] 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001 in un caso concernente un contratto di trasporto di merci tra Stati membri nel quale il trasporto sia realizzato in più tratte e con mezzi di trasporto differenti». La Corte di Giustizia con la sentenza in commento ha chiarito che la norma sulla competenza speciale in materia di prestazione di servizi di cui all'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001 designa come competente il giudice del «luogo, situato in uno Stato membro, in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati in base al contratto».



Per quanto riguarda la determinazione del «luogo, situato in uno Stato membro, in cui i servizi sono stati o avrebbero dovuto essere prestati in base al contratto», la stessa Corte ha dichiarato che, **in caso di pluralità di luoghi di prestazione dei servizi in diversi Stati membri**, in linea di principio occorre intendere per luogo di esecuzione il luogo che assicura il collegamento più stretto tra il contratto e il giudice competente. Tale criterio di collegamento più stretto è soddisfatto, di norma, nel luogo della prestazione principale (v., in tal senso, sentenza dell'11 marzo 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, punto 33). Per quanto riguarda la stessa disposizione, in relazione a un volo diretto effettuato dalla controparte contrattuale del passeggero interessato, la Corte, dopo aver effettuato un'analisi dei servizi la cui prestazione corrispondeva all'esecuzione degli obblighi derivanti da un contratto di trasporto aereo di persone, ha concluso che gli unici luoghi che presentano un collegamento diretto con i detti servizi, forniti in esecuzione degli obblighi connessi all'oggetto del suddetto contratto, sono quelli di partenza e di arrivo dell'aeromobile (v., in tal senso, sentenza del 9 luglio 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punti 40 e 41). La Corte ne ha dedotto che il luogo di partenza e il luogo di arrivo dell'aereo devono essere considerati, allo stesso titolo, luoghi di prestazione principale dei servizi oggetto del contratto di trasporto aereo, il che giustifica la competenza a conoscere di una domanda di compensazione pecuniaria basata su tale contratto di trasporto, a scelta dell'attore, del Tribunale nella cui circoscrizione si trova il luogo di partenza o il luogo di arrivo dell'aereo quali indicati in detto contratto (v., in tal senso, sentenza del 9 luglio 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, punti 43 e 47). Nel caso di specie, secondo la Corte occorre dunque verificare se, nell'ambito di un contratto di trasporto di merci, come quello di cui

al procedimento principale, si debba considerare quale luogo di prestazione dei servizi, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001, che garantisca uno stretto collegamento tra il contratto di trasporto e il giudice competente, non soltanto il luogo di consegna della merce, ma anche il luogo di spedizione della stessa. A tale proposito la CGE ha osservato che, nell'ambito di un contratto di trasporto di merci, il luogo di spedizione delle medesime presenta uno stretto collegamento con i servizi sostanziali risultanti da detto contratto. Infatti, in occasione di un trasporto di merci, è nel luogo di spedizione che il vettore deve eseguire una parte significativa della prestazione di servizi convenuta, vale a dire ricevere le merci, fissarle in modo adeguato e, in generale, proteggerle in modo che non siano danneggiate. La non corretta esecuzione degli obblighi contrattuali connessi al luogo di spedizione di una merce, quale, in particolare, l'obbligo di fissaggio, può tradursi in una non corretta esecuzione degli obblighi contrattuali nel luogo di destinazione del trasporto. Ne consegue, secondo questa recente pronuncia della Corte di Giustizia Europea, che **si deve considerare come luogo di erogazione della prestazione, ai sensi dell'articolo 5 del regolamento n. 44/2001, tale da garantire uno stretto collegamento tra il contratto di trasporto e il giudice competente, non soltanto il luogo di consegna, ma anche il luogo di spedizione di una merce**. Tale soluzione risponde al requisito di prevedibilità, in quanto permette sia all'attore che al convenuto di individuare i giudici del luogo di spedizione e di consegna della merce, indicati nel contratto di trasporto, come organi giurisdizionali che possono essere aditi (v., in tal senso, sentenza del 4 settembre 2014, Nickel & Goeldner Spedition, C - 157/13, EU:C:2014:2145, punto 41). Alla luce delle considerazioni che precedono, l'articolo 5, punto 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento n. 44/2001 deve essere interpretato nel senso che, nell'ambito di un contratto vertente sul trasporto di merci tra Stati membri in più tappe, con scali e con diversi modi di trasporto, come quello di cui al procedimento principale, tanto il luogo di spedizione quanto il luogo di consegna della merce costituiscono luoghi di prestazione del servizio di trasporto ai sensi di tale disposizione.

Dati del Ministero sulla Mediazione



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

a distanza di oltre cinque anni dalla riforma che ha sancito l'obbligatorietà preventiva del ricorso alla Mediazione in alcune materie, accordando al contempo ai giudici la possibilità di "mandare" in mediazione le parti già in contenzioso giudiziale, i dati statistici, elaborati dalla Direzione generale della statistica del Ministero della Giustizia sulla mediazione delle liti civili e commerciali, inducono a svolgere qualche riflessione sul percorso compiuto in questi anni, sulle prospettive e sui miglioramenti che si possono ancora attuare. Sorprendentemente, il primo dato positivo arriva dall'Unione Europea che ha evidenziato come il ricorso in Italia alla procedura di mediazione sia sei volte superiore al resto d'Europa e come la Comunità Europea abbia indicato la disciplina italiana come una *best practice*.

	Ranking DB 18	Ranking DB 17
Classifica complessiva	46°	50°
<i>Starting a business</i>	66°	63°
<i>Dealing with construction permits</i>	96°	86°
<i>Getting electricity</i>	28°	51°
<i>Registering property</i>	23°	24°
<i>Getting credit</i>	105°	101°
<i>Protecting minority investors</i>	62°	42°
<i>Paying taxes</i>	112°	126°
<i>Trading across borders*</i>	1°	1°
<i>Enforcing contracts</i>	108°	108°
<i>Resolving insolvency</i>	24°	25°

* primo a parimento con altre nazioni

Un'altra valutazione positiva emerge dal rapporto che annualmente redige la banca Mondiale su una serie di indicatori utili per fare impresa "Doing business", la quale fornisce alle imprese anche uno specifico indicatore sulla giustizia civile ("enforcing contracts"), sulla celerità dei processi e relativi sui costi. Sebbene la voce inerente la "giustizia" sia tra quelle che penalizzano di più l'Italia, attestatasi nel rapporto 2012 al 160° posto (su 190 Paesi esaminati), la stessa inizia a crescere posizionandosi nel 2018 al 108°. La crescita è dovuta alla circostanza per cui, a far data dal 2016, il rapporto ha preso in considerazione per la prima volta tre sub-indici: tempi, costi e **qualità delle procedure giudiziarie**. Dall'esame dei dati raccolti è emerso come, negli ultimi 5 anni, nei primi due sub-indici, si sia rilevato un lento miglioramento. **Il netto miglioramento nella classifica è dipeso infatti dal terzo sub-indice introdotto dalla Banca Mondiale solo nel 2016** in relazione al quale l'Italia, con il punteggio di 13 su 18, si è attestata sopra la media dei paesi OCSE (media di 11) e della Francia e Germania (di 12). Per estrapolare questo dato, i ricercatori avendo chiesto di valutare, su una scala di punteggio, la qualità delle procedure giudiziali, hanno rilevato come l'unico indice in cui l'Italia aveva ottenuto il massimo punteggio disponibile (3 su 3) era quello della presenza delle procedure di risoluzione alternativa delle controversie e degli incentivi al loro ricorso.

Non è un caso, infatti, che nel 2017 molti governi europei hanno iniziato ad esaminare gli ottimi risultati prodotti dal nuovo modello di mediazione italiano basato sulla partecipazione ad un primo incontro tra le parti e il mediatore. Il Modello di mediazione italiano è diventato una *esempio di riferimento* anche internazionale laddove si prevede un primo incontro "obbligatorio" con il Mediatore, in cui le parti decidono volontariamente se iniziare o meno la

mediazione. Tuttavia in Italia la partecipazione a questo primo incontro "obbligatorio" è condizione di procedibilità solo per il 13% delle materie del contenzioso civile dei Tribunali di primo grado. Dai dati del 2017, i procedimenti civili iscritti nei Tribunali ordinari, relativamente ai quali la partecipazione a questo primo incontro è condizione di procedibilità, sono infatti 81.800 contro i 601.517 delle iscrizioni del civile ordinario. Rimangono escluse dall'obbligatorietà del primo incontro 87% dei contenziosi civili. Se si esclude il contenzioso bancario, **dal 2013 le iscrizioni dei procedimenti civili, nelle materie in cui vige il primo incontro gratuito, sono diminuite in media del 39%, con punte che sfiorano il 50% in alcune materie quali i diritti reali. La stessa decisa deflazione non è avvenuta nelle materie in cui non vige l'obbligo del primo incontro**. L'effetto positivo della mediazione si constata con l'impennata del 20% dei contenziosi iscritti nei tribunali nel 2012-2013, a seguito della sentenza della Corte Costituzionale, che aveva abolito l'obbligatorietà del preventivo ricorso alla mediazione, nonché nell'immediata diminuzione del 23% nel 2014 mediante l'introduzione della obbligatorietà del primo incontro di mediazione. Quanto ai dati relativi alle materie portate in mediazione, le rilevazioni dimostrano come i contratti Bancari, i diritti reali ed i contratti di Condominio e Locazione siano le materie più trattate e che il dato sia oramai sostanzialmente stabilizzato negli anni come emerge dal raffronto con l'anno 2017. Interessante anche vedere i numeri effettivi delle mediazioni e relazionarli con i dati relativi alla comparazione della parte convocata in mediazione dai quali emerge come figure "istituzionali", quali le Compagnie di Assicurazione, siano tra i più assenti. I dati relativi alla mancata partecipazione delle Assicurazioni alla mediazione.

Procedimenti civili contenziosi iscritti presso i Tribunali Ordinari dal 2012 al 2017 in cui vige l'obbligo di un primo incontro come condizione di procedibilità

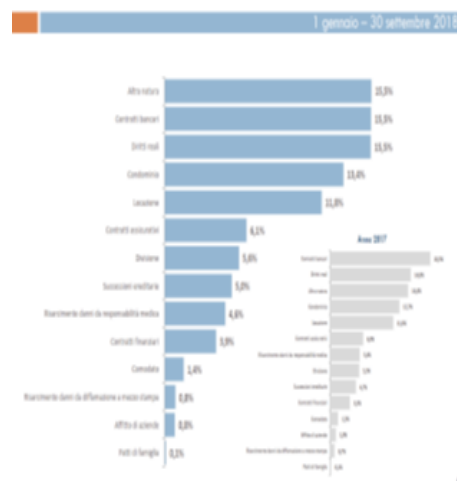
Materia	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017/2013					
Condominio	9.086	9.452	4%	7.573	-20%	7.114	-6%	7.121	0%	6.786	-5%	-28%
Diritti Reali	24.040	27.162	13%	14.984	-45%	13.618	-9%	15.104	11%	13.927	-8%	-49%
Divisione	3.391	3.924	16%	2.619	-33%	2.528	-3%	2.674	6%	2.728	2%	-30%
Successioni ereditarie	5.737	8.118	42%	4.681	-42%	4.770	2%	5.432	14%	5.449	0%	-33%
Locazione e comodato	27.373	30.808	13%	23.592	-23%	20.561	-13%	19.996	-3%	19.700	-1%	-36%
Affitto di Azienda	1.241	1.508	22%	942	-38%	918	-3%	845	-8%	839	-1%	-44%
Contratti di Assicurazione (no RC a	6.437	7.565	18%	5.525	-27%	4.770	-14%	5.066	6%	4.702	-7%	-38%
Contratti Bancari	17.828	24.197	36%	27.205	12%	28.265	4%	28.449	1%	27.348	-4%	-13%
Contratti Finanziari	441	565	28%	288	-49%	255	-11%	324	27%	321	-1%	-43%
Totale	95.574	113.299	19%	87.409	-23%	82.799	-5%	85.011	3%	81.800	-4%	-28%
Totale senza bancarie	77.746	89.102	15%	60.204	-32%	54.534	-9%	56.562	4%	54.452	-4%	-39%

Non sono incluse le seguenti materie iscritte presso i Tribunali: risarcimento resp. medica e sanitaria, diffamazione a mezzo stampa

Non sono incluse le materie ricadenti per competenza davanti al giudice di pace

Fonte: Ministero della Giustizia - Direzione Generale di Statistica ed Analisi Organizzativa aggiornati al 05/04/2018 ed elaborati da Leonardo D'Urso

Iscrizioni per materia: confronto con 2017



Sospensione dell'Iva all'importazione in caso di frode del destinatario



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

Con sentenza C-528/17 del 25 ottobre 2018 (Milan Božičević Ježovnik) la Corte di Giustizia UE si è nuovamente pronunciata confermando la posizione assunta con sentenza C-108/17 del 20 giugno 2018 (Enteco Baltic, di seguito "la Società") in merito alle condizioni applicative del regime sospensivo previsto per i beni immessi in libera pratica in esenzione da IVA ("regime doganale 42"), destinati ad essere trasportati o spediti in altro Paese membro dell'Unione europea in esecuzione di una cessione intraunionale. Con la sentenza C-108 oggetto del presente elaborato, la Corte si è pronunciata in merito all'interpretazione dell'art.138, dell'art.143 (par.1, lett. d), e par. 2), della direttiva 2006/112/CE («Direttiva IVA»), nonché in merito ai principi della neutralità fiscale e della tutela del legittimo affidamento nell'ambito di una controversia tra una società lituana e il servizio doganale del Ministero delle Finanze della Lituania («SDN»). Nel caso specifico la Corte decise in merito al diritto della Società all'esenzione IVA sulle importazioni in Lituania di combustibili provenienti dalla Bielorussia seguite, dalla spedizione o trasporto di tali combustibili in altri Stati membri. Prima di entrare nel merito della sentenza C-108/17, si ritiene necessario richiamare le seguenti disposizioni della Direttiva IVA, in particolare: i) l'art. 138, par.1, secondo cui «Gli Stati membri esentano le cessioni di beni spediti o trasportati, fuori del loro rispettivo territorio ma [nell'Unione], dal venditore, dall'acquirente o per loro conto, effettuate nei confronti di un altro soggetto passivo, o di un ente non soggetto passivo, che agisce in quanto tale in uno Stato membro diverso dallo Stato membro di partenza della spedizione o del trasporto dei beni»; ii)

l'art. 143 secondo cui «1. Gli Stati membri esentano le operazioni seguenti: (...) d) le importazioni di beni spediti o trasportati a partire da un territorio terzo o da un paese terzo in uno Stato membro diverso da quello d'arrivo della spedizione o del trasporto, se la cessione dei beni, effettuata dall'importatore designato o riconosciuto come debitore dell'imposta in virtù dell'articolo 201, è esente conformemente all'articolo 138.» Si ricorda che l'esenzione prevista alla lettera d), si applica nei casi in cui le importazioni di beni siano seguite da cessioni di beni esenti a norma dell'art.138,punti 1, 2 lettera c), solo se al momento dell'importazione l'importatore risulti aver fornito alle autorità competenti dello Stato membro di importazione almeno le seguenti informazioni: a) il numero di identificazione IVA che gli è stato attribuito nello Stato membro di importazione o il numero di identificazione IVA attribuito al suo rappresentante fiscale debitore dell'imposta nello Stato membro di importazione; b) il numero di identificazione IVA dell'acquirente cui i beni sono ceduti a norma dell'art.138, par.1, attribuitogli in un altro Stato membro (...); c) la prova che i beni importati sono destinati ad essere spediti o trasportati a partire dallo Stato membro di importazione verso un altro Stato membro. Nel caso di specie, nelle dichiarazioni d'importazione la Società aveva indicato il numero di identificazione IVA degli acquirenti situati in un altro Stato membro ai quali essa prevedeva di cedere i prodotti (combustibili), avendo depositato questi ultimi in depositi di prodotti soggetti ad accisa appartenenti ad altre imprese lituane. La società aveva proceduto a vendere combustibili importati dalla Lituania ad acquirenti con sede in Polonia, in Slovacchia e in Ungheria in forza di contratti e di ordini scritti con consegna a detti acquirenti finali «*ex-works*», responsabili quindi per il successivo trasporto dei prodotti nello Stato membro di destinazione. Il trasporto risultava comprovato da: 1) lettere di vettura CMR; 2) "conferma e-ROR" post consegna dei prodotti nei depositi fiscali destinatari situati in Polonia; 3) conferma di ricevimento della merce sulle lettere di vettura CMR da parte dei depositi fiscali destinatari. In

alcuni casi la Società vendette prodotti a soggetti passivi situati in altri Stati membri, diversi da quelli identificati nelle dichiarazioni d'importazione; peraltro il loro numero di identificazione IVA venne sempre fornito all'Ispektorato nelle relazioni mensili relative alle cessioni dei prodotti in altri Stati membri. A seguito di comunicazioni delle autorità tributarie ungherese, polacca e slovacca di mancata conferma del ricevimento dei combustibili da parte degli acquirenti con configurazione di possibili frodi IVA nell'applicazione del «regime doganale 42», nel corso di una prima verifica l'Ispektorato lituano accertava, invece, che la suddetta Società aveva fornito prove sufficienti dell'uscita dei prodotti dal territorio lituano e del loro effettivo trasferimento agli acquirenti, non sussistendo prova che la società avesse agito in maniera negligente o imprudente. A seguito di successive verifiche confermate con decisione del servizio doganale ministeriale ("SDN") veniva contestato alla società che le importazioni di combustibili provenienti dalla Bielorussia fossero esenti da IVA. La Società presentava ricorso alla Commissione Tributaria lituana che rinviava il ricorso dinanzi allo stesso "SDN;" sia la società che il SDN adivano quindi il giudice del rinvio (Tribunale Amministrativo regionale di Vilnius) che sospendeva il procedimento sottoponendo alla Corte UE le seguenti questioni pregiudiziali tra cui: a) se l'esenzione prevista dalla direttiva IVA possa non essere applicata solo perché al momento dell'importazione i beni dovevano essere ceduti a un soggetto passivo numericamente identificato nella dichiarazione d'importazione, ma successivamente variato, con consegna, quindi, ad altro soggetto passivo avendo, peraltro, l'importatore fornito all'autorità pubblica tutte le informazioni sull'identità dell'acquirente effettivo; b) se i documenti a conferma del trasporto dei beni da un deposito fiscale nel territorio di uno Stato membro a un deposito fiscale nel territorio di un altro Stato membro, ("lettere di vettura e-AD", e conferme e-ROR), possano considerarsi prova sufficiente del trasporto dei beni in un altro Stato membro; c) se l'esenzione possa non essere applicata qualora il diritto di disposizione non risultasse direttamente trasferito all'acquirente dei beni

direttamente, ma per il tramite delle persone da esso indicate (imprese di trasporto/depositi fiscali); d) se la portata del principio di buona fede in relazione all'imposizione dell'IVA comprenda il diritto all'esenzione dall'IVA all'importazione in casi come quello in esame. In via preliminare la Corte precisa che in base all'articolo 143, par.1, lettera d), della direttiva IVA gli Stati membri esentano le importazioni di beni spediti o trasportati a partire da un territorio terzo o da un paese terzo in uno Stato membro diverso da quello d'arrivo della spedizione o del trasporto, se la cessione dei beni, effettuata dall'importatore designato o riconosciuto come debitore dell'imposta ex art.201 di tale direttiva, è esente conformemente all'articolo 138 della direttiva medesima. L'esenzione IVA all'importazione è subordinata alla successiva cessione da parte dell'imprenditore di una cessione intracomunitaria a sua volta esente dall'IVA ex art. 138 stessa direttiva IVA dipendendo dal rispetto delle condizioni sostanziali indicate in detto articolo. In merito alla pregiudiziale indicata al predetto a), la Corte precisa che le suddette disposizioni normative non prevedono l'obbligo, per l'importatore di indicare il numero d'identificazione IVA dell'acquirente che partecipa all'operazione intracomunitaria successiva. Nell'esercizio dei poteri legislativi, laddove la normativa comunitaria non specifichi particolari obblighi o condizioni, gli Stati dell'Unione devono comunque rispettare i principi generali del diritto che fanno parte dell'ordinamento giuridico dell'Unione. Poiché l'esenzione dipende dal rispetto delle condizioni di carattere sostanziali enunciate in maniera esaustiva dall'art.138, par.1, della direttiva IVA, tra cui non figura l'obbligo per l'acquirente di disporre di un numero di identificazione IVA, gli Stati membri non possono negare il beneficio di tale esenzione a causa dell'inosservanza di un requisito formale, come l'identificazione IVA dell'acquirente, ancorché previsto dal diritto di uno Stato membro. L'esenzione all'importazione non può quindi essere negata qualora l'importatore consegni i beni interessati a un acquirente diverso. Secondo la Corte tale interpretazione sarebbe contraria all'impianto sistematico

dell'art.143, par.2, della direttiva IVA, come modificata sul punto dalla direttiva 2009/69, non essendo l'obbligo di indicare il numero d'identificazione IVA dell'acquirente considerato una condizione sostanziale dell'esenzione in quanto finalizzato unicamente a eliminare le differenze relative all'applicazione dell'esenzione tra gli Stati membri. La stessa direttiva 2009/69 rinvia alle condizioni sostanziali dell'esenzione della cessione intracomunitaria successiva alla prima, stabilite dall'art. 138 della medesima direttiva. Ciò posto, per l'importatore risulta necessario e sufficiente riuscire a dimostrare che l'importazione è effettivamente seguita da una cessione intracomunitaria che soddisfi le condizioni sostanziali di esenzione di cui al citato art.138, par. 1 e che lo stesso abbia informato l'autorità competente dei cambiamenti intervenuti relativamente all'identità degli acquirenti. In merito alla pregiudiziale indicata al punto b) relativa ai documenti di trasporto la Corte precisa che: i) i documenti attestanti il trasporto di beni da un deposito fiscale situato nello Stato membro di importazione a destinazione di un deposito fiscale situato in un altro Stato membro, possono essere considerati prove sufficienti della spedizione o del trasporto di tali beni verso un altro Stato membro; ii) i documenti di trasporto quali le lettere di vettura così come le successive conferme "e-ROR" e la nota di ricevimento emesse al termine di una circolazione in sospensione dall'accisa, possono essere presi in considerazione per dimostrare che, al momento dell'importazione in uno Stato membro, i beni in questione sono destinati a essere spediti o trasportati verso un altro Stato membro, purché detti documenti (i primi) siano presentati in tale momento e contengano tutte le informazioni necessarie. Con riferimento alle questioni di cui alle predette lett. c) e d), la Corte precisa che le autorità di uno Stato membro non possono rifiutare ad un importatore il beneficio del diritto all'esenzione IVA, previsto da detta disposizione, per le importazioni di beni che questi ha effettuato in tale Stato membro, seguite da una cessione intracomunitaria, per il motivo che tali beni non sono stati trasmessi direttamente all'acquirente, ma sono

stati presi in carico da imprese di trasporto e da depositi fiscali da quest'ultimo designati, qualora il potere di disporre di detti beni come proprietario sia stato trasferito, dall'importatore, all'acquirente. In tale contesto, la nozione di "cessione di beni", ai sensi dell'art.143, par.1, di tale direttiva, deve essere interpretata nello stesso modo in cui viene interpretata nell'ambito dell'articolo 167 della suddetta direttiva. A tal proposito, occorre ricordare che, secondo la giurisprudenza della Corte, non è contrario al diritto dell'Unione esigere che un operatore agisca in buona fede e adotti tutte le misure che gli si possono ragionevolmente richiedere al fine di assicurarsi che l'operazione effettuata non lo conduca a partecipare a un'evasione fiscale. Qualora il soggetto passivo di cui trattasi sapesse o avrebbe dovuto sapere che l'operazione da esso effettuata rientrava in un'evasione posta in essere dall'acquirente, nel caso non abbia adottato tutte le misure ragionevoli a sua disposizione per evitare l'evasione medesima, il beneficio dell'esenzione dovrebbe essergli negato (v., in tal senso, sentenza del 6 settembre 2012, Mecsek-Gabona, C-273/11, EU:C:2012:547, punti 48 e 54 nonché giurisprudenza ivi citata). Nella fattispecie, secondo la Corte il beneficio del diritto all'esenzione dall'IVA non può essere rifiutato all'importatore ritenuto in buona fede, non essendo accertato che l'importatore sapeva o avrebbe dovuto sapere che l'operazione rientrava in un'evasione posta in essere dall'acquirente e non abbia adottato tutte le misure ragionevoli a sua disposizione per evitare la propria partecipazione a tale evasione. Il solo fatto che l'importatore e l'acquirente abbiano comunicato mediante mezzi di comunicazione elettronici non può consentire di presumere che l'importatore sapesse o avrebbe potuto sapere di partecipare a tale evasione.

La sentenza della Corte di Giustizia concernente i titoli abilitativi per l'offerta dei servizi postali



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

In data 31.05.2018 la Corte di Giustizia Europea si è, finalmente, pronunciata sul rinvio pregiudiziale operato dal TAR del Lazio in relazione ai ricorsi proposti da varie associazioni di categoria avverso la delibera dell'AGCOM concernente i titoli abilitativi per l'offerta dei servizi postali. Prima di soffermarsi sul contenuto della sentenza è opportuno fare un breve riepilogo del quadro normativo di riferimento. La Direttiva 97/67 (recepita dall'Italia nel decreto legislativo 261/1999) fornisce all'articolo 2 le seguenti definizioni: i servizi postali sono "i servizi che includono la raccolta, lo smistamento, il trasporto e la distribuzione degli invii postali"; il fornitore di un servizio postale è "l'impresa che fornisce uno o più servizi postali" (come modificato dalla Direttiva 2008/6); per invio postale deve intendersi l'invio "di corrispondenza, di, ad esempio, libri, cataloghi, giornali, periodici e pacchi postali contenenti merci con o senza valore commerciale" ed il fornitore del servizio universale è "il fornitore di un servizio postale, pubblico o privato, che fornisca un servizio postale universale o una parte dello stesso all'interno di uno stato Membro la cui identità è stata notificata alla Commissione a norma dell'articolo 4". Dunque, ai sensi della Direttiva 97/67, svolge servizio postale l'impresa che fornisce uno o più dei servizi di raccolta, smistamento, trasporto e distribuzione. La questione portata innanzi alla Corte di Giustizia Europea non è affatto marginale ma presenta notevoli risvolti pratici atteso che, a livello interno, ogni pacco/collo inferiore ai 30 chilogrammi di peso deve considerarsi pacco postale. Il nodo da sciogliere è quindi se gli operatori (ad esempio spedizionieri/trasportatori/corrieri) che effettuano trasporti groupage e/o che

trattano tale tipologia di spedizioni debbano munirsi o meno dell'autorizzazione generale per lo svolgimento del servizio postale. Il TAR del Lazio, investito della questione da alcune associazioni di categoria, aveva rinviato alla Corte di Giustizia proprio in ragione dei dubbi emersi circa la corretta interpretazione della nozione di servizio postale. Ad avviso dei giudici del rinvio, infatti, la nozione di servizio postale non avrebbe dovuto comprendere le attività di autotrasportatore, di spedizioniere e di corriere espresso in quanto "solo i pacchi gestiti da fornitori del servizio postale e secondo le modalità tipiche del servizio postale potrebbero essere qualificati come invii postali ai sensi dell'articolo 2 punto 6 della direttiva 97/67". Veniva dunque richiesto alla Corte di Giustizia di chiarire se il diritto dell'Unione Europea ostava all'applicazione di una normativa nazionale (i) volta a ricomprendere nell'ambito del servizio postale anche i servizi di autotrasportatore, di spedizioniere e di corriere espresso e (ii) che imponesse ai fornitori dei servizi di autotrasporto, di spedizione e di corriere espresso di dotarsi di autorizzazione generale in misura ulteriore rispetto a quella necessaria a garantire le esigenze essenziali in materia di fornitura di servizi postali. La recente sentenza della Corte di giustizia emessa in data 31 maggio 2018, sulle cause pregiudiziali riunite C-259/16 e C-260/16,15 riprendendo in gran parte le conclusioni dell'Avvocato Generale, ha giudicato pienamente conforme alla direttiva postale 97/67 sia la normativa nazionale sia le singole disposizioni del regolamento adottato dall'AGCOM con la delibera n. 129/15/CONS. 49. La citata sentenza chiarisce innanzitutto e definitivamente l'ambito soggettivo della direttiva postale 97/67/CE statuendo che l'articolo 2 della direttiva 97/67 "deve essere interpretato nel senso che esso non osta ad una normativa nazionale, come quella in discussione nei procedimenti principali, secondo cui le imprese di autotrasporto, di spedizione o di corriere espresso che forniscono servizi di raccolta, smistamento, trasporto e distribuzione degli invii postali costituiscano, salvo nel caso in cui la loro attività sia limitata al trasporto degli invii postali, fornitori di servizi postali, ai sensi dell'articolo 2, punto 1

bis, della menzionata direttiva". In secondo luogo, la sentenza si sofferma sull'ambito oggettivo di applicazione della normativa precisando che sono servizi postali, e come tali autonomamente assoggettabili ad autorizzazione generale, anche i servizi di raccolta, smistamento e distribuzione degli invii postali, in particolare affermando che "[...], un'impresa deve essere qualificata come «fornitore di un servizio postale», ai sensi dell'articolo 2, punto 1bis, della direttiva 97/67/CE, quando essa svolge almeno uno dei servizi elencati all'articolo 2, punto 1, della menzionata direttiva e il servizio o i servizi così svolti riguardano un invio postale, non dovendo tuttavia la sua attività essere limitata unicamente al servizio di trasporto. Ne consegue che imprese di autotrasporto o di spedizione le quali offrano, in via principale, un servizio di trasporto di invii postali e, a titolo accessorio, servizi di raccolta, smistamento o distribuzione di siffatti invii non possono essere escluse dall'ambito di applicazione della direttiva in parola". La Corte di Giustizia, pur non affrontando due questioni fondamentali, ossia l'esatta individuazione di cosa debba intendersi per servizio postale e la differenziazione/discriminazione tra servizio postale e servizi di trasporto e spedizione, ha ritenuto che l'articolo 2 della direttiva 96/67 dovesse essere interpretato nel senso che "nulla osta ad una normativa nazionale che impone a tutte le imprese di autotrasporto, di spedizione e di corriere espresso di disporre di un'autorizzazione generale per la fornitura di servizi postali (...)". Peraltro, in data 22.05.2018, è entrato in vigore il nuovo Regolamento UE 2018/644 relativo ai servizi di consegna transfrontaliera dei pacchi che segue la medesima impostazione della precedente Direttiva 97/67: il servizio di consegna nel suo complesso è suddiviso in varie fasi e l'operatore principale può affidare lo svolgimento di alcune di tali fasi a subfornitori anch'essi soggetti alle norme di settore. Il Regolamento in questione considera il settore della consegna pacchi (fino a 31,5 chilogrammi di peso) pienamente riconducibile al settore postale.

La decadenza tra vecchio e nuovo



avv. Serena Giovidelli

Studio Legale Cimmino Carnevale
De Filippis

serena.giovidelli@ccda.it

Con un recente intervento, il Tribunale di Napoli, Sezione Lavoro, (sentenza del 10.10.2018) nel cimentarsi nel fertile terreno della fittizia interposizione di un terzo, si è preliminarmente soffermato su un tema ancora di attuale interesse giuridico riguardante la decadenza di cui all'art. 32 della legge 183/2010. Come noto detta normativa, nell'intervenire sui termini di decadenza già sanciti nella Legge n. 604/1966 in materia di impugnativa dei licenziamenti, ha ampliato l'ambito di operatività di detto istituto processuale, prevedendo, al quarto comma, che: *"le disposizioni di cui all'articolo 6 della legge 15 luglio 1966 n. 604, come modificato dal comma 1 del presente articolo, si applicano anche: (...) d) in ogni altro caso in cui, compresa l'ipotesi prevista dall'articolo 27 del decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276, si chieda la costituzione o l'accertamento di un rapporto di lavoro in capo ad un soggetto diverso dal titolare del contratto"*. Dunque con la legge in commento è stato introdotto un termine decadenziale anche per la proposizione delle domande volte ad ottenere la costituzione di un rapporto di lavoro in capo ad un soggetto diverso dal titolare del contratto. Ed il punto costituisce un dato ormai acquisito. Sta di fatto che il Tribunale di Napoli, con la pronuncia in commento, si è spunto oltre, ampliando ulteriormente l'operatività del dettato di legge, espressamente riferito alla somministrazione irregolare di lavoro, ritenendo che la lettura del testo consente di estendere, appunto, la previsione anche agli appalti illegittimi, alla violazione delle norme sul distacco e, comunque, e in questo la sentenza appare innovativa, *"a tutte quelle altre tipologie in senso lato interpositorie che possono realizzarsi ad esempio nell'ambito di gruppi societari che nascondono un'unicità di impresa, come anche in ipotesi di più imprese in cui viene rivendicata una con titolarità del rapporto di lavoro. In questi casi, ciò che*

la norma fa rientrare nell'ambito limitativo del termine di decadenza per l'impugnazione è l'accertamento di un rapporto di lavoro alle dipendenze di un terzo, quale preteso effettivo o unico titolare del rapporto". In altri termini, secondo la citata interpretazione estensiva della norma, rientra nella previsione legislativa e quindi è soggetta ai relativi stringenti termini di decadenza, qualsiasi domanda finalizzata o alla stabilizzazione presso il datore di lavoro ritenuto effettivo o al conseguimento di un risultato di contenuto economico o comunque risarcitorio, che presupponga l'accertamento del rapporto alle dipendenze del medesimo. La portata estensiva del contenuto della sentenza rende la stessa tanto innovativa quanto interessante, tanto più considerando che si traduce in una limitazione dell'azione del lavoratore che si vedrà, come nel caso sottoposto alla cognizione del giudice partenopeo, rigettare la domanda in caso di mancato rispetto dei termini ivi sanciti, ogni qualvolta il dedotto rapporto di lavoro possa rientrare, anche solo in via estensiva, nell'ampia previsione normativa. Ma non è tutto. Giacché nell'ipotesi regolata dalla lettera d) del comma 4 della citata disposizione non è facilmente individuabile il *dies a quo* dal quale far valere il diritto di impugnare il contratto di lavoro intercorso con il formale (fittizio o interposto) datore di lavoro, il Tribunale di Napoli ha ritenuto coerente con la previsione normativa che si riferisce alle ipotesi di azioni dirette ad impugnare la risoluzione del rapporto di lavoro con l'effettivo datore di lavoro nei confronti del quale si rivendica l'esistenza di tale rapporto, estendere la previsione sancita dal legislatore in materia di somministrazione e segnatamente l'art. 39 del Decreto Legislativo n. 81/2015, per cui: *"ove il lavoratore chieda la costituzione del rapporto di lavoro con l'utilizzatore ai sensi dell'articolo 38, comma 2, trovano applicazione le disposizioni dell'art. 6 della legge 604/1966 e il termine di cui al primo comma del predetto articolo decorre dalla data in cui il lavoratore ha cessato di svolgere la propria attività presso l'utilizzatore"*. Ciò in quanto, osserva ancora il giudice partenopeo, l'utilizzatore/committente/interponente non conosce gli estremi del contratto di

lavoro stipulato tra il lavoratore e l'appaltatore/intermediario; in particolare l'interponente non conosce se è stato stipulato un contratto a tempo indeterminato o a tempo determinato e, in tale caso, quale sia il termine apposto, con inevitabile incertezza delle situazioni giuridiche che, invece, il meccanismo delle decadenze tende proprio a scongiurare. Dunque ed alla luce di quanto osservato dal Tribunale, se la *ratio* dell'art. 32, comma 4, lettera d) della Legge n. 183/2010 è quella di rendere più rapido il conseguimento della certezza dei rapporti giuridici al fine di evitare che le aziende possano permanere in uno stato di possibile esposizione ad azioni giudiziarie anche dopo lungo tempo dall'interruzione del rapporto di lavoro, il termine di decadenza per l'impugnazione della natura interpositoria del rapporto comincia a decorrere dal momento della estromissione di fatto dal contesto organizzativo dell'assunto datore sostanziale e non dall'eventuale irrogazione del licenziamento da parte del datore formale, che potrebbe anche intervenire a distanza di mesi o anni. Anche in questo senso, pertanto, la sentenza si manifesta quanto mai chiarificatrice e puntuale nel dare concreta ed efficace applicazione a quei principi di diritto, come la certezza dei rapporti giuridici, che non sempre trovano, invece, medesima forza e dignità.

INDEX

avv. Daniela D'Alauro Studio Legale Turci	Quale è la corretta classificazione doganale?	11
avv. Francesca D'Orsi Studio Legale D'Orsi	Estratto dal Diritto dei Trasporti	4
avv. Massimiliano Grimaldi Grimaldi Studio Legale	La liberalizzazione dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la nuova <i>governance</i> della infrastruttura ferroviaria	1
avv. Serena Giovidelli Studio Legale Cimmino Carnevale De Filipis	La decadenza tra vecchio e nuovo	18
avv. Margherita Pace Studio Legale Associato TDP	Decreto Legislativo 23 novembre 2018 n. 139 – Quarto pacchetto ferroviario – Liberalizzazione del trasporto passeggeri	6
avv. Claudio Perrella Studio Legale LS LexJus Sinacta	La High Court si pronuncia su interpretazione ed effetti delle <i>sanction clauses</i> nelle polizze di assicurazione	5
avv. Fabio Pieroni Studio Legale Siccardi Bregante & C.	Il caso Limbungan	10
dr. Gianbattista Poggi Studio Poggi & Associati	Sospensione dell'Iva all'importazione in caso di frode del destinatario	15
avv. Barbara Pozzolo Studio Legale Pozzolo	Dati del Ministero sulla Mediazione	14
avv. Chiara Raggi Studio Legale Mordiglia	Trasporto di merci multimodale : la CGE si pronuncia sulla competenza giurisdizionale	12
avv. Giancarlo Soave Studio Legale Soave	La sentenza della Corte di Giustizia concernente i titoli abilitativi per l'offerta dei servizi postali	17
avv. Cecilia Verneti Studio Legale Camera Verneti	La colpa nautica è coperta purché non si traduca in "colpa cosciente"	7
avv. Martina Iguera Studio Legale Camera Verneti	Breve riepilogo del Convegno dell'8 novembre sui Cantieri Navali	8

LexTrasporti

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

sito: www.lextrasporti.it - email: info@lextrasporti.com

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

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

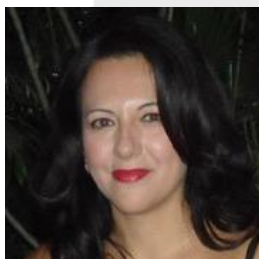
Editore e Direttore responsabile: Luca Florenzano



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



avv. Cecilia Vernetti
ViceDirector **LexTrasporti**
Studio legale Camera Vernetti
Via Bacigalupo, 4/19 - 16122 Genova
Tel.010.5530204 Fax 010.819243
c.vernetti@slcamera.it



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



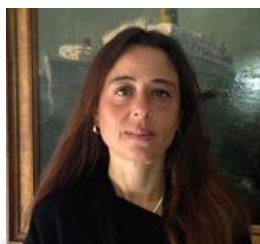
Avv. Guglielmo Camera
Studio legale Camera Vernetti
Via Bacigalupo, 4/14 - 16122 Genova -
Tel.010.5530204 Fax 010.819243
g.camera@slcamera.it



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



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



avv. Francesca D'Orsi
Studio legale Avv. Francesca d'Orsi
Viale delle Milizie 48 00192 ROMA -
tel.06.37512408 fax 06.3723083
francescadorsi@hotmail.com



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



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



avv. Fabio Pieroni
SICCARDI BREGANTE & C.
Via XX Settembre 37/6 - 16121 Genova
Tel. 010 543951 Fax 010 564614
Piazza E. Duse, 1 - 20122 - Milano
Tel. 02 76340372 Fax 02 76003764
f.pieroni@siccardibregante.it



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



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



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



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



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



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



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



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

Comitato Scientifico

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

Lex Trasporti

M E N U

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



Lex T trasporti
 mensile di informazione del settore trasporti
 Indirizzo: c/o Ufficio postale
 email: info@lextrasporti.com
 Zona Reservato/fo Salsolungo chià
 16122 - Genova

ISSN 2284-4827
 Registro presso Tribunale di Genova
 n. 8071 del 26/01/11
 Edizione 2 volte mensilmente
 Lucia Fogliani

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

la partecipazione è gratuita - alcuni interventi in lingua inglese

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

