

LexTrasporti



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

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



Blockchain e smart contract: definizioni e profili di applicazione



avv. Simona Coppola

Studio Legale Garbarino Vergani

simonacoppola@garbamar.it

La blockchain è, in vari ambiti, un concetto molto usato e oggetto di discussioni e convegni nei più svariati settori incluso quello dei trasporti e dello shipping. La definizione di Blockchain è ormai delineata e si tratta, in sintesi, di un *data base* (una sorta di registro delle transazioni dove i dati non sono memorizzati su un solo computer, ma su più macchine collegate tra loro via Internet, attraverso un'applicazione dedicata che permette di interfacciarsi con la "catena") fatto di blocchi di dati che memorizzano transazioni; per essere consolidato all'interno di un blocco, ogni dato, e successivamente ogni blocco, prima di essere inserito nella "catena", viene sottoposto ad un processo di validazione. Il processo di validazione non è un sistema semplice ma proprio questo è sicuro. I sistemi di computer in rete che hanno scaricato la Blockchain si definiscono nodi della blockchain (chiunque può diventare un nodo scaricando blockchain nel proprio programma). Coloro i quali effettuano il controllo delle transazioni grazie ad un protocollo di validazione piuttosto complesso vengono invece definiti "miner". Il protocollo di validazione (che definisce gli algoritmi validanti e chi può essere un miner) rappresenta dunque l'elemento vitale principale della blockchain perché è proprio da questo

che dipendono sostanzialmente la velocità della catena e la sua sicurezza (gli algoritmi che governano questo processo non solo validano che ogni nuova immissione risponda a determinati criteri, ma impediscono anche che possano essere manomessi i dati già presenti nella catena). È dunque in questo ambito che si vedono le principali evoluzioni e che si differenziano, dal punto di vista tecnologico, le diverse blockchain. Se la blockchain è nata come modalità pubblica per effettuare transazioni (si tratta delle cosiddette blockchain unpermissioned o permissionless alle quali chiunque può accedere), Blockchain 2.0 vede il diffondersi di questa tecnologia e si è estesa in ambiti più o meno chiusi dando luogo alla diffusione di blockchain private (denominate permissioned perché richiedono, appunto, una specifica autorizzazione per accedervi). Le seconde sono spesso frutto della nascita di consorzi per specifiche filiere. La possibilità di aderire alla blockchain e di operare transazioni al suo interno può essere pubblica o limitata ai soli partecipanti. Allo stato pertanto esistono: **blockchain pubbliche**, cui tutti possono accedere e operare transazioni al suo interno o partecipare al processo di validazione (Bitcoin ed Ethereum sono i più famosi esempi di blockchain pubbliche); **blockchain private**, controllate da un'unica organizzazione che stabilisce chi può aderirvi, chi può operare transazioni al suo interno e partecipare al processo di consenso/validazione; e **consorzi blockchain** in cui il processo di autorizzazione viene delegato a un gruppo preselezionato (tra i principali consorzi c'è per esempio R3 che raggruppa le più grandi banche del mondo).. Questa tipologia di blockchain

permissioned è particolarmente indicata per l'utilizzo nel mondo delle aziende e della economia. Le applicazioni di questa tecnologia sono svariate ma possono riassumersi, a titolo esemplificativo, in due categorie in base allo stadio di sviluppo delle tecnologie utilizzate. La categoria *Blockchain 1.0* riguarda tutte le applicazioni di carattere finanziario per la gestione di criptovalute; la *Blockchain 2.0* estende la blockchain a settori diversi dal finanziario grazie all'implementazione degli smart contract. Uno smart contract è un contratto sotto forma di codice che rimanda l'esecuzione di alcune o tutte le sue clausole a un software. Il concetto di smart contract si compone di tre parti: il codice di un programma che diventa l'espressione di una logica contrattuale e di un vero proprio contratto stipulato tra le parti, i messaggi inviati al programma stesso che rappresentano gli eventi che devono far attivare il contratto e renderlo operativo, ed un meccanismo che ponga in essere gli effetti previsti dalla logica e quindi l'esecuzione del contratto stesso. Smart Contract è la "*trasposizione*" in codice di un contratto in cui le condizioni si verificano in modo automatico, le azioni si eseguono in automatico essendo prestabilite nel programma stesso e si verificano nel momento in cui le condizioni determinate tra le parti sono raggiunte e verificate. In altre parole lo Smart Contract è basato su un codice che "*legge*" sia le clausole che sono state concordate sia le condizioni operative nelle quali devono verificarsi le condizioni concordate e si autoesegue automaticamente nel momento in cui i dati riferiti alle situazioni reali corrispondono ai dati riferiti alle condizioni e alle clausole concordate; ha bisogno di un supporto legale per la sua

stesura, ma non ne ha bisogno per la sua verifica e per la sua attivazione. Perché uno smart contract funzioni, è indispensabile: 1) il consenso tra le parti e, quindi, la presenza di un intermediario che ne garantisca l'affidabilità e impedisca manomissioni 2) oppure di un meccanismo che, in modo automatico e via software, si sostituisca a questo intermediario. Qual è il significato della blockchain per le aziende? Le caratteristiche che rendono questa tecnologia particolarmente interessante per le aziende e di più ampio utilizzo nell'ambito dei trasporti sono le seguenti. L'utilizzo di questa tecnologia è "digitale", (tutti i documenti sono caricati e scambiati in formato digitale), "veloce", "sicura" (il processo di crittografia che la caratterizza, non è possibile variare o apportare delle modifiche ai blocchi già inseriti nella catena); i dati in essa salvati sono quindi sicuri, certi e non manipolabili. Questa tecnologia è inoltre "affidabile" (le sue caratteristiche tecniche impediscono qualsiasi perdita di dati o danneggiamento). Ci si chiede però che valore abbiano detti smart contract. Approdata nella Gazzetta Ufficiale n. 36 del 12 febbraio 2019 la legge n. 12/2019 di conversione del decreto Semplificazioni (D.L. n. 135/2018) ha dato una parziale risposta all'esigenza di chiarezza sulla natura giuridica e valore legale degli smart contract. Detta norma, introduce infatti, la definizione delle tecnologie basate su registri distribuiti (blockchain) e degli smart contract. In essa, ad esempio, si prevede anche che la memorizzazione di un documento informatico attraverso l'uso di tecnologie basate su registri distribuiti produca gli effetti giuridici (e l'ammissibilità come prova in procedimenti giudiziari) della validazione temporale elettronica (ai sensi dell'articolo 41 del Regolamento UE n. 910/2014 in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno). In seguito alla conversione del decreto Semplificazioni 2019, l'implementazione degli smart contract all'interno di blockchain ha mutato il panorama evolutivo di questa tecnologia dal punto di vista applicativo, aprendone l'utilizzo a nuovi diversi settori e ambiti. Grazie all'implementazione degli smart contract in una blockchain può essere possibile avere visibilità in tempo reale di ogni passo compiuto dai prodotti

all'interno di una catena di fornitura (supply chain). Molti sono i progetti che sfruttano la funzione di marcatura temporale della blockchain su un documento. In conseguenza della normativa in questione, la data e l'ora di una transazione potrà essere garantita e opposta a terzi. Un altro ambito interessato dal decreto semplificazioni è quello assicurativo e notarile: «Con la nuova normativa sarà possibile stipulare via smart contract i contratti di assicurazione e garanzia come la fideiussione. In generale, poiché la nuova norma attribuisce valore di forma scritta allo smart contract, sarà possibile automatizzare in questo modo i contratti previsti dal testo unico bancario, alcuni contratti di lavoro e varie procedure negoziali. Certo molti sono ancora i passi da fare ma è certo che la tecnologia in parola, frutto di ampia implementazione nel settore dei trasporti, rappresenta una vera e propria rivoluzione digitale suscettibile di implementazione che, stando a quanto riferito dagli esperti, porterà positivo sviluppo anche al settore dei trasporti.

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 SS.UU. 20 settembre 2017 nr. 21850 che ha risolto finalmente il contrasto giurisprudenziale circa la qualificazione giuridica dell'attività di handling e l'individuazione dei profili di responsabilità nei confronti del destinatario, in caso di inesatta esecuzione della prestazione da parte dell'handler. Nella vicenda in esame, la Società Songa s.p.a. incaricava la società FERRARI, spedizioniere professionale, di stipulare un contratto di trasporto con un vettore aereo per la spedizione di un collo contenente gioielli destinato alla Cartish s.a.: pertanto, la FERRARI, incaricato il vettore aereo KLM del trasporto della

merce dall'aeroporto di Milano Malpensa a quello di Città del Messico, consegnava il collo alla società di handling Alha, su indicazione del vettore stesso. La società di handling, ricevuto il collo già sigillato, lo custodiva per una notte nel suo deposito blindato, per poi consegnarlo, il mattino successivo, ad una guardia giurata dipendente della società di gestione aeroportuale SEA s.p.a., perché lo scortasse sino all'aeromobile, dove era caricato. All'arrivo all'aeroporto di destinazione, però, i dipendenti della KLM accertavano che i preziosi erano stati trafugati e sostituiti con un mattone. Corrisposto alla propria cliente l'importo di circa 150 mila dollari a ristoro del furto - così surrogandosi nei diritti del mittente -, la FERRARI conveniva dinanzi al Tribunale di Milano il vettore KLM per il risarcimento del danno. Il Tribunale di Milano, con sentenza 10.10.2010, ritenne che la KLM non fosse responsabile di quanto accaduto, poiché, al momento della sostituzione della merce, questa non le era stata ancora consegnata, e che la SEA HANDLING fosse a sua volta estranea ai fatti di causa, non avendo in alcun modo preso parte alle operazioni di carico, mentre la ALHA e la SEA, entrambe obbligate ex contractu alla custodia e alla riconsegna dei preziosi, non avevano offerto la prova liberatoria richiesta dall'art. 1218 c.c. 3. Proposto appello contro la sentenza di primo grado, la pronuncia era confermata dalla Corte di Appello di Milano con sentenza depositata il 23 ottobre 2012. A fronte di tale conferma, le parti proponevano ricorso per Cassazione. Con l'ordinanza n. 3361 del 22.2.2016, Rel. Rossetti, la Terza Sezione della Corte di Cassazione, riconosciuta la particolare rilevanza delle questioni dibattute e dell'esistenza di un contrasto giurisprudenziale, ha rimesso gli atti al Primo Presidente per un'eventuale assegnazione al Supremo Consesso con riferimento alla questione circa la possibilità di considerare l'impresa esercente il servizio di "Handling" aeroportuale come ausiliario del vettore aereo (con conseguente applicabilità alla stessa della disciplina sulla responsabilità prevista dalla Convenzione di Montreal). La stessa ordinanza di rimessione evidenziava l'esistenza di due indirizzi giurisprudenziali difformi, da cui discendono conseguenze ben diverse sia sotto il profilo dei rapporti tra vettore e

handler, sia sotto il profilo del regime di responsabilità nei confronti del terzo destinatario delle cose. Secondo un primo orientamento, accanto al contratto di trasporto tra mittente e vettore aereo, si affiancherebbe un secondo contratto, atipico, il cd. contratto di handling, intercorrente tra il vettore e il gestore del servizio di assistenza aeroportuale a terra. Tale negozio viene assimilato a una sorta di contratto di deposito in favore di terzo, in cui il promittente è l'handler, lo stipulante il vettore e il beneficiario è il mittente-viaggiatore. Da questa impostazione conseguirebbe che, in caso di smarrimento o danneggiamento del bagaglio, a rispondere sarebbe il solo handler, non anche il vettore aereo, poiché quest'ultimo si liberebbe da responsabilità semplicemente consegnando le cose al gestore. L'handler sarebbe, dunque, responsabile verso il viaggiatore e questa responsabilità avrebbe natura contrattuale, derivando dall'inadempimento dell'obbligazione scaturente da uno specifico contratto di deposito stipulato tra l'handler e il vettore aereo (Cf. Cass., n. 9357/1990; Cass., n. 9810/1997; Cass., n. 18074/2003; Cass., n. 14593/2007). Secondo un diverso orientamento, l'handler dovrebbe essere qualificato come un "ausiliario" del vettore aereo e, quindi, la prestazione del primo avrebbe carattere accessorio rispetto al contratto di trasporto tra vettore e mittente. Di conseguenza, in caso di smarrimento o danneggiamento delle merci, il vettore sarebbe contrattualmente responsabile ai sensi dell'art. 1228 c.c., mentre sull'handler non graverebbe una concorrente responsabilità contrattuale, non essendo parte del rapporto obbligatorio, ma potendo, al più, rispondere ai sensi dell'art. 2043 c.c., al ricorrere di tutti i relativi elementi costitutivi. A questo secondo orientamento aderiva anche la Sezione remittente, osservando come, a favore di esso, militino numerosi argomenti. In particolare, si osserva che, in campo internazionale, l'handler è generalmente considerato un ausiliario del vettore. Il fatto poi che la società di handler abbia una organizzazione autonoma e operi in regime di monopolio non varrebbe ad escludere la sua qualificazione come ausiliario – come sostenuto, invece, dall'altra tesi –, anche perché il settore aereo ha conosciuto un processo di

liberalizzazione dei servizi aeroportuali in forza della direttiva n. 96/67/CEE. Le Sezioni Unite hanno aderito alla tesi sostenuta dalla stessa ordinanza di rimessione, ossia quella di escludere la ricostruzione dell'handling come stipulazione a favore del terzo. All'operatore di handling viene, invece, riconosciuta la posizione di ausiliario del vettore aereo. Le Sezioni Unite della Corte di Cassazione, prima di decidere in merito al ricorso, hanno precisato che *"la questione sarebbe oggi risolta de plano alla luce delle modifiche introdotte al codice della navigazione dal D.Lgs. 9 maggio 2005, n. 96 e dal D.Lgs. 15 marzo 2006, n. 151, che hanno proceduto alla revisione della sua parte aeronautica (artt. 687 e ss.), modificando significativamente, tra l'altro, la disciplina del trasporto aereo contenuta negli artt. 941-964"*. Dovendo, però, decidere in ordine ad una fattispecie verificatasi prima dell'entrata in vigore delle modifiche apportate al codice della navigazione con il D.Lgs. n. 151 del 2006, la corte ha ricostruito la nozione di handler nella sua interezza. Ricostruita la disciplina giuridica dell'handler, secondo le Sezioni Unite della Corte di Cassazione, l'handler è un ausiliario del vettore aereo con conseguente inesistenza di un autonomo rapporto obbligatorio tra l'handler e il destinatario delle cose trasportate. Il trasporto della merce ha inizio dal momento in cui il mittente consegna la merce all' handler nell' aeroporto di partenza e non quando l'handler la consegna al vettore. Ha termine quando l'handler consegna la merce al destinatario nell'aeroporto di destinazione e non quando l'handler la riceve allo sbarco dell'aeromobile. Il vettore è responsabile del fatto colposo dell' handler in quanto si avvale della sua opera di ausiliario nell' adempimento delle obbligazioni derivanti dal contratto di trasporto ex art. 1228 c.c.: egli risponde a titolo contrattuale verso il proprietario delle cose anche per la perdita o avaria verificatasi nella fase in cui queste erano sotto la sfera di sorveglianza dell'handler. L'handler non risponde a titolo contrattuale non essendo parte del rapporto contrattuale nascente dal contratto di trasporto, ma risponde nei confronti del destinatario delle cose ai sensi dell'art. 2043 c.c. in solido con il vettore, per illecito extracontrattuale. In quanto ausiliario del vettore, l'handler

può beneficiare delle limitazioni di responsabilità come previsto dagli artt. 22 e 30 della Convenzione di Montreal nonché della disciplina uniforme dettata in tema di decadenza dell' azione risarcitoria e di prescrizione del diritto al risarcimento del danno, dettata dall'art. 35 della Convenzione di Montreal. Peraltro, come osservato dalle SS.UU. La tesi che riconosce al soggetto che eroga i servizi di handling la qualità di "ausiliario" del vettore trova altresì riscontro nell'orientamento largamente prevalente della giurisprudenza di Paesi che, come l'Italia, aderiscono alle Convenzioni internazionali sul trasporto aereo, avendo ratificato e reso esecutive nel loro ordinamento dapprima la Convenzione di Varsavia, poi quella di Montreal. Nell'ordinamento francese, già in epoca risalente (Cour de Cassation 21 luglio 1987), si è affermato il principio secondo il quale le operazioni di handling assumono natura di prestazione ausiliaria rispetto all'esecuzione del trasporto di cose, la quale supera la fase del materiale trasferimento delle merci da un luogo all'altro per ricomprendere anche le fasi (antecedente e successiva) in cui le merci stesse si trovino affidate al vettore nell'ambito aeroportuale, sebbene quest'ultimo si avvalga, in tale ambito, della collaborazione di terzi per lo svolgimento delle attività accessorie di carico, scarico, immagazzinaggio e riconsegna. Nell'ordinamento britannico, lo stesso principio è stato affermato dal Queen's Bench (Queen's Bench Division - Commercial Court, *Swiss Bank Corp. and others v. Brink's Mat Ltd. And others*, 6 February 1986). Nell'ordinamento statunitense, il principio viene applicato da numerose Corti federali (tra le altre, U.S. District Court of Illinois 773 F. Supp. 1117 August 26, 1991, *Sabena Belgian World Airlines v. United Airlines, Inc.*; U.S. District Court of New York - 704 F. Supp. 524 February 1, 1989, *Mitchell, Shackleton & Co. v. Air. Exp. Intern.*; U.S. District Court of New Jersey - 111 F. Supp. 2d 501, August 16, 2000, *Croucher v. Worldwide Flight Service, Inc.*), oltre che dalla Corte suprema di Hong Kong (High Court, 2003, *Ericsson Limited and Ericsson Mobile Communications AB v. KLM Royal Dutch Airlines*).

Save the Date



7 NOVEMBRE 2019

CONVERSAZIONE LEXTRASPORTI

A GENOVA SUL

SALVATAGGIO

Gestire ed assicurare i rischi della supply chain



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

Con il termine di “supply chain” si definisce tradizionalmente l'insieme dei rapporti contrattuali che permettono ad un'impresa di garantirsi l'approvvigionamento di materie prime, prodotti, componenti, ricevere servizi logistici, distributivi, al fine di realizzare i propri prodotti e distribuirli. Si tratta di un insieme vario di rapporti contrattuali diversi, che vanno dalla vendita alla somministrazione, subfornitura, appalto, prestazione d'opera, trasporto, deposito, logistica. Ciascun contratto può essere profondamente diverso quanto a requisiti di validità e forma, regime di responsabilità, termini di prescrizione. Possono esistere inoltre differenze molto rilevanti tra la disciplina applicabile al singolo rapporto di fornitura e quella che si applica invece ai rapporti contrattuali che l'impresa stipula per la vendita dei propri prodotti e servizi. Interruzioni o ritardi nella supply chain possono avere conseguenze gravi, ed esporre a penali e contenziosi. Possono verificarsi black out informatici, avverse condizioni atmosferiche, eventi naturali, sospensioni o ritardi dell'attività produttiva di uno o più fornitori. Il rischio è particolarmente elevato nei settori (si pensi all' automotive, o al fashion) dove impera il just-in-time, con processi che limitano al massimo le scorte attraverso un flusso ininterrotto in entrata ed uscita di beni e prodotti. Un altro aspetto critico è legato alla possibile difettosità di prodotti e componenti forniti da fornitori, che possono imporre recall costosissime, richieste di risarcimento e gravi danni reputazionali. Il primo e fondamentale meccanismo di ridimensionamento e gestione del rischio consiste naturalmente in un'accurata selezione dei fornitori, e l'adozione di pattuizioni

contrattuali che consentono l'immediata risoluzione dei rapporti con soggetti che si rivelano non affidabili.

Si possono prevedere ad esempio clausole che danno diritto alla risoluzione immediata in caso di mancata consegna delle forniture nelle date pattuite, di non conformità ai requisiti tecnico-qualitativi previsti, di violazione delle norme previdenziali, fiscali, assicurative, antinfortunistiche ed ambientali, ed ancora clausole cd. di “change of control”, che permettono la risoluzione se muta l'assetto societario della controparte. Sono frequenti anche pattuizioni pongono limitazioni nella scelta dei subfornitori, e che pongono l'accento sulla necessità che la selezione avvenga con la massima diligenza. Un testo ben rappresentativo di tali clausole è il seguente: *SERVICE PROVIDER may sub-contract part of the Services covered in this Agreement, provided that all sub-contractors are chosen with due diligence. XXX shall have the right receive further information on SERVICE PROVIDER's Subcontractors used to perform the Services upon request. XXX has also the right to reasonably refuse the use of a particular Subcontractor, if the SERVICE PROVIDER can prove that such a refusal by XXX causes additional costs to the Services, the Parties shall discuss the proven cost impact and feasibility of disengaging the Subcontractor from the Services.* Si possono inoltre prevedere clausole cd. di KPI (*Key Performance Indicators*) con le quali si stabiliscono i parametri qualitativi da rispettare nella prestazione di servizi e forniture. In alcuni settori (è il caso dell'agroalimentare) il rischio di viene mitigato anche attraverso un controlli estremamente penetranti su tutta la fase della produzione affidata a terzi, ad esempio attraverso contratti di filiera. E' indispensabile inoltre diversificare ed ampliare la gamma dei fornitori, delle vie di trasporto, dei sistemi di pagamento, ed apprestare idonei meccanismi di intervento in caso di black

out. E' importante garantirsi che i propri fornitori siano muniti di adeguata copertura assicurativa, e che si affianca a quella del produttore che risponde in via diretta per eventuali richieste di risarcimento. Sono dunque frequenti pattuizioni del seguente tenore: *Per tutta la durata dell'esecuzione del contratto e per un periodo di ulteriori tre anni il fornitore dovrà stipulare con una primaria compagnia di assicurazioni un contratto di assicurazione a copertura dei rischi di responsabilità civile nei confronti di terzi ed un contratto di assicurazione a copertura dei rischi da responsabilità civile per difetti di prodotto per un importo adeguato a coprire eventuali responsabilità che possono sorgere per la Società, nonché su richiesta della Società presentare copia della polizza e o certificazione della copertura assicurativa.* Un ruolo centrale hanno poi le coperture assicurative cd. di *Business Interruption* (BI), che hanno ad oggetto l'assicurazione dei danni sul piano economico e delle spese derivanti dall'interruzione dell'attività produttiva dell'assicurato, in conseguenza del verificarsi di determinati eventi. Vengo in tal caso presi in considerazione eventi che incidono in modo diretto su beni e strutture dell'assicurato. Il mercato assicurativo internazionale tuttavia ha elaborato anche una ulteriore copertura definita "*Contingent Business Interruption*" ("CBI"), che estende la copertura BI ai danni conseguenti all'interruzione o sospensione dell'attività produttiva derivanti da eventi che colpiscono non l'assicurato, bensì dei suoi fornitori o clienti. Deve tuttavia sempre trattarsi di un rischio coperto. Un testo classico di copertura CBI è il seguente *"This policy covers against loss of earning and necessary extra expense resulting from necessary interruption of business of the insured caused by damage to or destruction of real or personal property, by the perils insured against under this policy, of any supplier of good or services*

which result in the inability of such supplier to supply an insured location". Le polizze CBI possono anche non essere limitate ai casi di danno fisico a beni e strutture, e coprire anche le spese straordinarie ("Contingent Extra Expenses") che l'assicurato debba sostenere al fine di riprendere normalmente l'attività. Il periodo previsto in polizza entro il quale vanno circoscritti i danni da business interruption è di regola definito "period of restoration" e può variare in modo sensibile.

La qualificazione giuridica delle concessioni per la realizzazione o gestione dei porti turistici



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

Una delle questioni giuridiche aperte in materia di portualità turistica verte intorno alla qualificazione delle concessioni di beni demaniali per la realizzazione e/o gestione di porti turistici, di approdi e di punti di ormeggio. Segnatamente, ci si sta chiedendo se tali concessioni siano da qualificarsi o meno quali concessioni aventi finalità turistico - ricreativa, con gli effetti che ne conseguono specialmente in relazione alla applicabilità o meno dell'articolo 1, comma 682, della legge di bilancio 2019 il quale ha disposto la proroga quindicennale della durata delle concessioni con finalità turistico - ricreativa ("682. Le concessioni disciplinate dal comma 1 dell'articolo 01 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge hanno una durata, con decorrenza dalla data di entrata in vigore della presente legge, di anni quindici."). Al fine di sciogliere la questione pare opportuno partire dalla definizione delle predette

fattispecie fornita dall'articolo 2, comma 1, del dPR n. 509/1997, il quale definisce: a) il "porto turistico" come "il complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari;" b) l'"approdo turistico" come "la porzione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari; e c) i "punti d'ormeggio" come "le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio, **anche a secco**, di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.". Ora, dalla analisi delle definizioni normative sopra riportate risulta evidente che è proprio la finalità turistico - ricreativa a caratterizzare la funzionalità delle strutture in questione, anche tenuto conto del fatto che è navigazione da diporto quella effettuata proprio a scopo ricreativo o sportivo (articolo 1, comma 2, del codice della nautica). Le concessioni per la realizzazione e/o gestione delle strutture destinate alla nautica (porti turistici, approdi turistici e punti di ormeggio) dovrebbero, quindi, essere annoverabili tra le concessioni demaniali (marittime o della navigazione interna) aventi finalità turistico - ricreativa e in tal senso si era invero orientato il giudice amministrativo in occasione di controversie sorte sull'articolo 1, comma 18, del decreto-legge n. 194/2009 che aveva prorogato al 31 dicembre 2015 la durata delle concessioni con finalità turistico - ricreativa senza menzionare espressamente le concessioni per la realizzazione o gestione dei porti turistici, degli approdi turistici e dei punti di ormeggio. Il Consiglio di Stato, **sez. VI, con la sentenza n. 3936/2015** aveva infatti osservato che l'articolo 1, comma 18, del decreto-legge n. 194/2009, nel disporre la proroga *ex lege* delle concessioni demaniali in essere, si applicava a tutte le concessioni con finalità turistico-ricreativa senza distinzioni (il legislatore, affermava il giudice, aveva infatti inteso distinguere queste ultime rispetto a

quelle con altre finalità, ad esempio mercantili o industriali), quindi ricomprendendo anche quelle relative ai porti e agli approdi turistici; in altri termini, la citata disposizione, interpretabile alla luce dell'articolo 2 del d.P.R. 2 dicembre 1997 n. 509, doveva ritenersi includere anche le più ampie strutture nell'ambito di quelle dedicate alla nautica da diporto. Segnatamente, il Consiglio di Stato si era così espresso: "*Tale significato, già immanente nel testo della norma che dispone la proroga, è stato enucleato, con portata esaustivamente esplicativa, dall'art. 1, comma 547, legge 24 dicembre 2012 n. 228, il quale aggiunge all'art. 1, comma 18, dopo le parole: « turistico-ricreative», le seguenti: « e sportive, nonché quelli destinati a porti turistici, approdi e punti di ormeggio dedicati alla nautica da diporto», con ciò rendendo palese che il comune denominatore dell'essere attinenti alle medesime finalità pareggia tali strutture nel regime di proroga". Il giudice dell'appello ha, tuttavia, rivisto più di recente la propria posizione; con la **sentenza, sez. VI, n. 1658/2017**, il predetto giudice ha infatti osservato che la disposizione di cui all'articolo 1, comma 547, della legge n. 228 del 2012 non andava in realtà qualificata in termini di interpretazione autentica dell'articolo 1, comma 18, del decreto - legge n. 194/2009, né conteneva espressioni verbali da cui potesse desumersi una sua portata retroattiva. Essa, del resto, ha soggiunto il giudice, non era stata redatta nel senso che nelle concessioni di beni con finalità turistico-ricreativa andassero ricomprese anche quelle di beni destinati a porti turistici, approdi e punti di ormeggio per la nautica da diporto. L'articolo 1, comma 547, aveva, dunque, operato, secondo questo nuovo approccio del Consiglio di Stato, aggiunte ed integrazioni all'originario testo dell'articolo 1, comma 18, del decreto - legge n. 194/2009, lasciando inalterata la originaria categoria prevista (delle concessioni di beni con finalità turistico-ricreativa) ed aveva aggiunto una "*distinta categoria, che mantiene una sua autonomia, con valenza innovativa*". Tale inversione di tendenza giurisprudenziale è scaturita essenzialmente dalla considerazione che: a) la nozione di «*concessione di beni demaniali marittimi con finalità turistico-ricreative*» è stata oggetto di una specifica definizione*

legislativa, che non consente di estendere il suo significato ad altre tipologie di concessioni di beni demaniali. Rilevano al riguardo l'articolo 1 del decreto - legge n. 400/1993, convertito in legge dalla legge n. 494/1993, e l'articolo 13 della legge n. 172/2003: - l'articolo 1 del decreto - legge n. 400/1993, convertito dalla legge n. 494/1993, prevede, al comma 1, che «*La concessione dei beni demaniali marittimi può essere rilasciata, oltre che per servizi pubblici e per servizi e attività portuali e produttive, per l'esercizio delle seguenti attività: a) gestione di stabilimenti balneari; b) esercizi di ristorazione e somministrazione di bevande, cibi precotti e generi di monopolio; c) noleggio di imbarcazioni e natanti in genere; d) gestione di strutture ricettive ed attività ricreative e sportive; e) esercizi commerciali; f) servizi di altra natura e conduzione di strutture ad uso abitativo, compatibilmente con le esigenze di utilizzazione di cui alle precedenti categorie di utilizzazione*»; - l'articolo 13 della legge n. 172/2003 («*Disposizioni concernenti le concessioni di beni demaniali marittimi per finalità turistico-ricreative nonché l'esercizio di attività portuali*») al comma 1 contiene una norma di interpretazione autentica, per la quale «*Le parole "le concessioni di cui al comma 1", di cui al comma 2 dell'articolo 1 del decreto legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494,....si interpretano nel senso che esse sono riferite alle sole concessioni demaniali marittime per finalità turistico ricreative, quali indicate nelle lettere da a) ad f) del comma 1 del medesimo articolo 1*». Da tali disposizioni il Consiglio di Stato ha dunque ricavato che le concessioni demaniali marittime con finalità turistico - ricreativa sono unicamente quelle indicate nelle richiamate lettere da a) ad f) dell'articolo 1, comma 1, della legge n. 400/1993. L'articolo 13 della citata legge n. 172/2003 si è, del resto, riferito alle «*sole concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative*», in tal modo disponendo che tale qualificazione va riferita unicamente alle concessioni indicate nelle citate lettere da a) ad f). Poiché solo le fattispecie di cui alle lettere da a) ad f) costituiscono le ipotesi riconducibili alla nozione di «*concessioni demaniali marittime con finalità turistico-ricreative*», non vi rientrano anche le concessioni riguardanti i «punti di

ormeggio», così come quelle riguardanti porti turistici e approdi turistici. Una conferma di tale conclusione è rinvenibile, ad avviso del predetto giudice amministrativo, dalla lettura del decreto - legge n. 400/1993, il cui articolo 3 si è riferito, al comma 1, ai criteri per la determinazione dei canoni annui per le «*concessioni rilasciate o rinnovate con finalità turistico-ricreative*». Nel successivo comma 3 si afferma, poi, che «*Le misure dei canoni di cui al comma 1, lett. b), si applicano, a decorrere dal 1° gennaio 2007, anche alle concessioni dei beni del demanio marittimo e di zone di mare territoriale aventi ad oggetto la realizzazione e la gestione di strutture dedicate alla nautica da diporto*». Il Consiglio di Stato ha su tali basi rilevato che l'estensione della disciplina sulle misure dei canoni (di quelli riguardanti le «*concessioni con finalità turistico-ricreative*», applicabili anche alle «*concessioni aventi ad oggetto la realizzazione e la gestione di strutture dedicate alla nautica da diporto*») evidenzia univocamente la diversità della natura delle concessioni: l'estensione dei criteri di calcolo dei canoni di concessione presuppone, infatti, ad avviso del suddetto giudice, la diversità delle due tipologie di concessioni: qualora le due tipologie di concessione fossero state ricondotte dalla legge all'unica categoria riguardante le finalità turistico-ricreative, non vi sarebbe stata alcuna ragione di introdurre una specifica regola riguardante la determinazione dei canoni. La distinzione tra le due categorie si desume altresì da ulteriori testi normativi: - dall'articolo 10, comma 1, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, il quale recita: «*I canoni per concessioni di beni del demanio marittimo e di zone del mare territoriale, determinati ai sensi dell'art. 3, comma 1, applicabile alle sole utilizzazioni per finalità turistico ricreative, con esclusione delle strutture dedicate alla nautica da diporto*»; - dall'articolo 1, commi 251 e 252 della legge n. 296/2006, i quali in tema di canoni demaniali hanno distinto le due tipologie di concessione. Il Consiglio di Stato ha, dunque, concluso con la predetta sentenza n. 1658/2017 nel senso che le concessioni delle strutture dedicate alla nautica da diporto non rientrano né sono assimilabili alle concessioni con finalità turistico-ricreative. Senonché, giusto lo scorso

mese di gennaio, la stessa sez. VI del Consiglio di Stato ha mutato nuovamente posizione con la **sentenza n. 089/2019** avente ad oggetto una controversia riguardante la comparazione di domande concorrenti per il rilascio di una concessione demaniale marittima per il mantenimento di un punto di ormeggio. Il giudice amministrativo, nel richiamare alcune disposizioni riguardanti l'affidamento delle concessioni di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, ha infatti espressamente osservato che «*L'art. 1, comma 1, D.L. 5 ottobre 1993, n. 400, come modificato dall'art. 1, commi 251-252 della L. 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), nel declinare le varie ipotesi della concessione d'uso dei beni demaniali marittimi, disciplinata in via generale dall'art. 36 Cod. nav., vi aveva espressamente incluso le concessioni d'uso per finalità turistico-ricreative, tra le quali rientrano quelle per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto (cfr. l'art.27, c. 6, D.lgs. 18 luglio 2005, n. 171, cd. Codice della nautica da diporto)*». Il Consiglio di Stato torna così, oggi, alla posizione originaria - alla configurazione, cioè, delle concessioni per la realizzazione e/o gestione di strutture dedicate alla nautica da diporto quali concessioni aventi finalità turistico ricreativa - e lo fa richiamando - ed è questo un elemento di novità rispetto alle precedenti pronunce - l'articolo 27, comma 6, del codice della nautica, dal momento che tale disposizione menziona la finalità sia turistica che ricreativa rispetto all'uso commerciale dei natanti da diporto con riguardo alle fattispecie della locazione e del noleggio. Pare, in altri termini, che il Consiglio di Stato abbia inteso ridare valore alla qualificazione giuridica delle concessioni di beni demaniali per la realizzazione e/o gestione delle strutture dedicate alla nautica quali concessioni con finalità turistico - ricreativa *sulla base della finalità ultima della navigazione da diporto* la quale è, per l'appunto, ricreativa, sportiva e chiaramente anche turistica nonostante l'articolo 1, comma 2, dello stesso codice non menzioni espressamente quest'ultima finalità. In disparte ogni questione sulla effettiva compatibilità dell'articolo 1, comma 682, della legge di bilancio 2019 con i principi

del diritto dell'Unione europea, questione che merita di trovare una pronta e definitiva risposta, la sentenza n. 089/2019 sembra dunque legittimare il riconoscimento della proroga quindicennale anche rispetto alle concessioni per la realizzazione e/o gestione delle strutture dedicate alla nautica in quanto annoverabili tra le concessioni con finalità turistico - ricreativa. In ogni caso, l'orientamento espresso dal Consiglio di Stato con quest'ultima sentenza pare quello più coerente con l'impianto normativo, poiché la qualificazione di una concessione di beni demaniali come turistico-ricreativa dipende, per l'appunto, unicamente dalla finalità della concessione stessa. E sul fatto che le concessioni di beni per la realizzazione e/o gestione di strutture dedicate alla nautica abbiano finalità turistico - ricreativa non può esservi dubbio, atteso che esse sono con tutta evidenza funzionali proprio allo svolgimento di attività turistiche e ricreative. Peraltro, la circostanza che il legislatore abbia stabilito, in materia di canoni, una disciplina distinta tra le concessioni per il mantenimento di stabilimenti balneari e quelle per il mantenimento di strutture dedicate alla nautica non si pone in contrasto con la suddetta impostazione, ma vale semplicemente a riconoscere che, pur trattandosi in entrambi i casi di concessioni di beni con finalità turistico - ricreativa, esse hanno caratteristiche peculiari che ne giustificano una disciplina differenziata. Non può infatti sfuggire che stabilimenti balneari e porti turistici, pur configurando entrambi le relative concessioni come concessioni aventi finalità turistico - ricreativa, sono realtà profondamente diverse che, in quanto tali, meritano una disciplina differenziata con riguardo a vari aspetti. Proprio a tale riguardo è auspicabile una pronta revisione della normativa vigente.

Sulla sicurezza ferroviaria - recepimento Direttiva UE n. 2016/798



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

Sono all'esame in questi giorni alla Camera le bozze dei decreti legislativi che il governo sta emanando a completamento del recepimento del cosiddetto 'quarto pacchetto ferroviario'. Per quel che concerne la materia della sicurezza del trasporto su strada ferrata l'Unione Europea, nel processo iniziato nel 2012 per la creazione di un c.d. spazio ferroviario unico (direttiva 2012/34), emanava la Direttiva n. 2016/798. In data 15 febbraio 2019 il Governo italiano ha inviato alla Camera l'atto n.74 contenente lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva UE in esame. Scopo precipuo della normativa che il nostro Paese si appresta ad approvare e fare propria è sviluppare e migliorare la sicurezza del trasporto ferroviario a livello europeo nonché a migliorare la possibilità di accedere a questo tipo di mercato. Insieme alle direttive nn. 797 e 796 del 2016 quella che ora il nostro Stato si presta a incamerare va a costituire il c.d. 'pilastro tecnico' del pacchetto ferroviario. Abbiamo già visto che parte del corpus normativo voluto dall'Europa ha puntato a migliorare il servizio nei confronti dei passeggeri focalizzando l'attenzione sulla fruibilità ed ottimizzazione del servizio per il consumatore. Quello che invece si sta affrontando adesso è il corpus di norme più tecniche, rivolte in particolare modo a vettori, gestori e operatori del comparto. Lo schema del Decreto legislativo presentato alle Camere è costituito da 34 articoli divisi in 7 capi. Sin da subito (art.2) viene precisato che le competenze per quel che concerne il soccorso nella gestione di eventuali incidenti, ovvero della sicurezza pubblica in generale, rimarrà di stretta ed esclusiva competenza del Ministero dell'interno, così come la gestione della costruzione e

implementazione delle strutture ferroviarie, rimarrà di competenza del Ministero dei trasporti. All'art. 4 vengono individuati i soggetti a cui è assegnato il compito precipuo di implementare sia la sicurezza che l'accesso al sistema ferroviario: il Ministero dei trasporti e l'ANSFISA (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali - nuovo organismo di controllo nato col c.d. Decreto Genova). Nello stesso articolo viene richiesto a tutti soggetti coinvolti nella filiera ferroviaria, partendo dal gestore e arrivando al controllore della singola macchina, una particolare attenzione verso la qualità delle strutture tecniche e viene assegnato, quindi, ad essi, sin da subito, una specifica responsabilità circa la gestione della operatività della ferrovia. All'ANSFISA (art. 5) viene assegnato l'onere di redigere annualmente un rapporto che chiarifichi lo stato della sicurezza del sistema ferroviario italiano e, anche in base ai risultati dell'osservazione della funzionalità che derivano da questo compito, viene richiesto, unitamente al MIT, di adoperarsi per adeguare le normative nazionali alle necessità di implementazione delle strutture del comparto (art.6). Tale attività, effettuata quindi di concerto con il Ministero dei trasporti, punterà in particolare a riordinare tutta la materia del settore che ad oggi risulta essere sparsa in atti normativi antecedenti al 2016, emanati di volta in volta per recepire le diverse direttive europee che si sono susseguite nel tempo (art.7). L'attività di riorganizzazione organica normativa risulta ovviamente di particolare e vitale interesse per lo sviluppo del settore. Vengono coinvolti nella prevenzione e gestione attiva anche i singoli operatori ai quali viene imposto (art.8) di elaborare i propri sistemi di gestione della sicurezza (c.d. SGS), documenti nei quali deve essere anche compiuta una autoanalisi del proprio 'stato di salute' per quel che riguarda la valutazione dei rischi connessa alla attività e richiesto di elaborare un protocollo per gestire le eventuali emergenze. Entro il 31 maggio di ogni anno i singoli operatori dovranno trasmettere alla ANSFISA una relazione sulla gestione della sicurezza rispetto all'anno solare precedente. Il terzo capo della normativa in esame è dedicato al c.d. 'certificato di sicurezza unico'. Il

conseguimento di tale certificazione sarà imprescindibile e necessario per qualsiasi impresa che desideri accedere come operatore alla infrastruttura ferroviaria e verrà rilasciato dall'ANSFISA che dovrà di volta in volta verificare la presenza dei requisiti richiesti dalla legge. Il registro delle imprese autorizzate ad operare e il controllo sulle certificazioni verrà demandato all'ERA. Al quarto capo vengono delineate le competenze assegnate alla Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria e delle infrastrutture stradali ed autostradali, statuendo in particolare che detto organismo non possa in alcun modo demandare le proprie competenze ad altre autorità e specificando che la stessa agenzia verrà investita di poteri ispettivi invasivi potendo accedere liberamente ad ogni atto o documentazione e potendo condurre ispezioni, audit ed indagini nei confronti degli operatori del sistema. Il capo V è dedicato alla gestione delle criticità e degli eventuali incidenti ferroviari. A tal fine viene istituito il cosiddetto Organismo investigativo nazionale - National Investigation Body - NIB che, pur essendo alle dipendenze del MIT, sarà dotato di autonomia investigativa funzionale e contabile e svolgerà, quindi, le sue mansioni con estrema libertà di movimento e autonomia. Le sanzioni amministrative e pecuniarie previste dal testo legislativo in caso di inosservanza delle regole della sicurezza del trasporto ferroviario sono contenute nel capo settimo. L'erogazione ed accertamento è riservata all'ANSFISA che agirà quindi, non solo come organismo di controllo della qualità del settore ma anche come organismo addetto alla osservanza delle norme di sicurezza. Il decreto legislativo descritto e contenuto nell'atto di governo appena esaminato è ovviamente in attesa del vaglio delle Camere. Sempre più vicino è infatti il momento in cui il quarto pacchetto ferroviario verrà emanato (in giugno è indicata la line out). Si spera che l'adozione da parte dell'Italia di questo corpus normativo, consenta al nostro Paese ed all'Europa tutta di implementare il trasporto ferroviario di merci e persone da cui deriverebbero certamente benefici economici, logistici e di tutela dell'ambiente.

Ancora sulla qualificazione del rizzaggio e derizzaggio tra autoproduzione, operazioni e servizi portuali



avv. Daniela Aresu
Studio Legale Aresu
danielaaresu@tiscali.it

Con il termine "rizzaggio" si fa riferimento a quell'insieme di operazioni e procedure finalizzate a legare adeguatamente con "rizzate" un oggetto, solitamente un carico, allo scafo di una unità navale per impedirne lo spostamento in navigazione ed evitare che subisca danni a causa dei movimenti della nave e delle violenti sollecitazioni cui lo stesso è sottoposto, specie in condizioni meteo avverse. Il rizzaggio/derizzaggio errato o difettoso potrebbero comportare conseguenze importanti in termini di danni alle cose o, peggio ancora, alle persone (V. Cass. Pen., Sez. 4, 23 gennaio 2017, n. 3276 - Infortunio mortale durante le operazioni di derizzaggio e di sbarco a terra di semirimorchi), e se il carico cominciasse a muoversi durante un trasporto via mare risulterebbe estremamente difficile per l'equipaggio tentare di porre rimedio, in navigazione, a tale non auspicabile situazione. L'inquadramento teorico-giuridico delle operazioni di rizzaggio e derizzaggio non è univoco e oscilla tra posizioni giurisprudenziali che qualificano le suddette operazioni quali servizi portuali, talaltra operazioni portuali, arrivando infine a individuare un tertium genus, rappresentato da "operazioni di carattere nautico" (Corte App. Genova, 5/4/1995, Cons.Stato n.1177/1996 definisce operazioni c.d. nautiche, quelle di **rizzaggio**, derizzaggio, taccaggio delle merci, delle auto e di ogni altro mezzo al seguito dei passeggeri). Il problema non è di poco conto poiché, a seconda dell'inquadramento giuridico, cambiano gli scenari di riferimento in merito allo svolgimento in autoproduzione di tali operazioni. Perché poi, questo, diventa il vero nocciolo del problema. Ciclicamente

il tema dell'autoproduzione dei servizi portuali ritorna prepotentemente alla ribalta, nell'eterno dilemma tra una maggiore flessibilità nell'organizzazione del lavoro portuale e la tutela del lavoro portuale nelle sue forme tradizionali in quanto ritenute le più idonee a garantire la sicurezza della navigazione. È, quindi, importante stabilire se sia possibile configurare lo svolgimento di dette operazioni in regime di autoproduzione da parte del personale di bordo, senza ricorrere alle maestranze portuali, ovvero se queste ultime siano, e possano essere, le uniche autorizzate. Vi è subito da premettere che la soluzione non è priva di difficoltà, come dimostra la giurisprudenza amministrativa nelle sue oscillanti interpretazioni e che, nella maggioranza dei casi, il problema riguarda principalmente le operazioni di rizzaggio/derizzaggio. Infatti, è su queste ultime che si registra il maggiore interesse delle compagnie armatoriali. Ciò è perfettamente comprensibile in quanto, a differenza di altre attività (es. pesatura, campionatura, ricondizionamento etc.), queste sono attinenti alla sicurezza della navigazione e coinvolgono la responsabilità del Comandante il quale è chiamato in prima persona a rispondere di eventuali danni (Trib. Cagliari, 10/10/2000, in Dir.Trasp.2001, 805, "Nel trasporto marittimo di automezzi in condizioni di mare critiche costituisce colpa grave del vettore il mancato **rizzaggio** degli stessi che ne determini il rovesciamento" e ancora Cass. civ. Sez. Unite, 18/05/1995, n. 5475). Infatti, le procedure di messa in sicurezza del carico sono regolamentate dalla SOLAS (regulations VI/5 e VII/5) e il carico e le unità di trasporto che di esso fanno parte, devono essere caricate, stivate e assicurate per il viaggio seguendo le disposizioni di un «Cargo Securing Manual», approvato dall'Amministrazione competente dello Stato membro IMO e creato in base a uno standard conforme alle guide pubblicate dall'IMO (Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, cd. CSS Code) e periodicamente aggiornate, Manuale che serve appunto da guida al Comandante (più spesso il primo ufficiale) e all'equipaggio per svolgere correttamente tali operazioni (*stowage and securing*). Pertanto, ogni nave iscritta nei registri degli Stati aderenti IMO, dal 1998, ha l'obbligo di tenere a bordo il

Cargo Securing Manual. La non estraneità del comando di bordo sia alle suddette operazioni sia agli eventuali profili di responsabilità scaturenti da un errato rizzaggio/derizzaggio viene invocata da coloro che sostengono il diritto all'autoproduzione di dette operazioni. È difficile infatti sostenere, in presenza di un Cargo Securing Manual, che il personale di bordo non abbia le competenze e la professionalità necessarie per l'espletamento, essendo le stesse specificamente previste dalle normative internazionali citate. La differenziazione tra il concetto di operazione e servizio portuale si rinviene nell'art.16 c.1 legge 84/94. Tutte le attività di servizio portuale sono complementari e accessorie alle operazioni portuali (di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci...) e funzionali al proficuo svolgimento del ciclo delle operazioni portuali. Così l'art.2, co.4, del D.M. 132/2001 conferma quanto suesposto, asserendo che "il carattere complementare ed accessorio delle prestazioni da ammettere come servizi portuali è costituito dalla circostanza che, pur trattandosi di attività distinte da quelle facenti parte del ciclo delle operazioni portuali, siano funzionali al proficuo svolgimento del medesimo, contribuiscano a migliorare la qualità di quest'ultimo in termini di produttività, celerità e snellezza, risultino necessarie per eliminare i residui o le conseguenze indesiderate delle attività del ciclo". Il rizzaggio non sembrerebbe essere riconducibile alla categoria dei servizi portuali in quanto caratterizzato più da finalità di tutela della sicurezza della navigazione che da finalità economiche, e ciò per quanto si è detto prima in merito al Cargo Securing Manual, tant'è che in alcune decisioni è stato definito anche come "operazione di carattere nautico", quasi a voler invocare la categoria dei servizi tecnico-nautici, i quali, perseguendo finalità anche di natura pubblicistica rispetto alle attività meramente commerciali delle operazioni e servizi portuali giocano un ruolo fondamentale all'interno del porto per ciò che attiene gli irrinunciabili aspetti di sicurezza della navigazione, e ciò spiega anche la loro disciplina speciale (così Cardullo, "I rizzaggio inteso come operazione nautica" Riv.Dir. dell'Economia, dei Trasporti e

dell'Ambiente, 2010, p.333 ss.). Se poi è vero che ciò che ulteriormente caratterizza i servizi portuali rispetto alle operazioni portuali è la complementarietà dei secondi rispetto ai primi "appare improbabile affermare che un'operazione, ad esempio, di carico di veicoli, possa concludersi senza un adeguato rizzaggio dei mezzi da trasportare. Per cui la complementarietà del tipico servizio portuale di cui alla legge n. 84/94 non rientra tra i caratteri tipici del rizzaggio, il quale, se previsto nel ciclo delle operazioni portuali, è attività dalla quale non si può prescindere" (Autore ult.cit.). Quanto affermato, si pone tuttavia in contrasto con la oramai diffusa tendenza ad un inquadramento del rizzaggio tra i c.d. servizi portuali. E in tal senso si è espresso recentemente il Tar Sicilia con la sentenza n. n. 875 pubblicata il 25 marzo 2019,, intervenuta a seguito di un ricorso contro le ordinanze emesse dall'ADSP e dalla Capitaneria di Porto di Trapani per aver definito le attività di rizzaggio e derizzaggio come "servizi" e non "operazioni portuali". Il percorso argomentativo seguito dal giudice amministrativo si sostanzia nella considerazione che il rizzaggio non può essere ricondotto, sic et simpliciter, alle operazioni portuali, in quanto tale attività specialistica è sì necessaria, ma anche eventuale, poiché non tutte le operazioni di movimentazione delle merci richiedono l'attività di rizzaggio: si pensi, per esempio, al carico delle merci alla rinfusa, il quale si effettua senza rizzaggio. Anche tenendo conto della specifica normativa, il rizzaggio e il derizzaggio, a differenza della mera movimentazione delle merci,- non si caratterizzano solo per l'aspetto economico, ma anche per il profilo della sicurezza della navigazione; sicché, tali attività specialistiche non possono essere considerate alla stregua di attività libere, come tali implicitamente ricomprese nel carico e scarico e nella movimentazione merci. Pertanto, nella consapevolezza delle specifiche caratteristiche delle attività in interesse, del resto, in passato assimilate ai servizi tecnico nautici per i profili attinenti alla sicurezza della navigazione, il rizzaggio e il derizzaggio si possono ricondurre alla disciplina dei servizi portuali, in quanto strettamente connessi (ove necessari in funzione della tipologia di operazione) al ciclo delle operazioni che si svolgono nel porto, e aventi, oltre alle su rilevate

finalità pubblicistiche involgenti importanti profili di sicurezza, anche un aspetto economico e, pertanto, necessariamente subordinate al potere autorizzativo dell'Autorità portuale. Appare, pertanto, coerente con il quadro normativo di riferimento che il regolamento adottato dall'ADSP abbia disciplinato il rizzaggio e derizzaggio di autoveicoli e mezzi gommati includendoli tra i servizi portuali specialistici, venendo in rilievo un complesso di attività finalizzate alla sicurezza della navigazione e dell'approdo in relazione al carico, scarico e movimentazione delle merci. Spetta all'ADSP, conclude il Giudice amministrativo, il compito di individuare, in considerazione della situazione del porto, le attività riconducibili ai cd. servizi portuali. I commentatori hanno intravisto in tale sentenza un ulteriore passo avanti nel tormentato cammino dell'autoproduzione, quasi che le operazioni portuali siano soggette a riserva delle maestranze e i servizi no. Ma a ben vedere, il diritto all'autoproduzione delle operazioni portuali è nella legge (art.16.4 lett.d, legge 84/94), quindi ostacoli dal punto di vista normativo non sembrerebbero esistere. Vero è che, sebbene il diritto risulti formalmente garantito, nella realtà potrebbe non essere economicamente conveniente e comunque certo non viene incoraggiato, se si considera che la disciplina del D.M. 585/95 prevede tanti e tali adempimenti che in attesa del loro corretto espletamento si rischia un periodo di fermo nave dai costi insostenibili (Così Casanova-Brignardello, Dir. dei Trasporti, Vol.I, pagg. 116 ss). Le tendenze in atto evidenziano un fenomeno crescente che è quello dell'integrazione verticale dei vettori marittimi, tramite l'acquisto di quote di terminal con cui le compagnie di navigazione operano già una sorta di autoproduzione (figura del terminalista/armatore). Il dibattito resta quindi apertissimo, in attesa di un intervento del legislatore o, come sembra più probabile, di ulteriori interventi giurisprudenziali.

Le S.U. di Cassazione: il nuovo orientamento sulla surroga assicurativa



avv. Cecilia Vernetti

Studio Legale Camera Vernetti

c.vernetti@slcamera.it

Con la recentissima sentenza della Cassazione a Sezione Unite n. 12565 del 22.5.2018 è mutato l'orientamento tradizionalmente seguito dalla Cassazione in tema di surroga assicurativa. Infatti, nel caso finito all'esame delle S.U. la Corte di appello aveva negato il risarcimento da illecito aquiliano per i danni patiti da parte della compagnia proprietaria del velivolo, a seguito di una sciagura aerea, in quanto la vittima del danno era stata già risarcita dal proprio assicuratore e, pertanto, secondo la Corte di Appello di Roma, se si fosse consentito di cumulare indennizzo e risarcimento, si sarebbe realizzato un ingiusto arricchimento a favore del danneggiato; ciò sebbene in tale caso l'assicuratore del danneggiato non avesse manifestato la volontà di surrogarsi contro i terzi responsabili, ex art. 1916 c.c. Contro la sentenza è stato proposto ricorso per Cassazione, la cui terza sezione ha rimesso gli atti al Presidente, al fine di risolvere il contrasto di giurisprudenza sulla questione se dalla liquidazione del danno da fatto illecito debba detrarsi l'importo dell'indennizzo assicurativo che il danneggiato abbia già ottenuto dall'assicuratore in conseguenza del sinistro. Sul punto la Cassazione a S.U. ha, dapprima, dato atto dell'esistenza di due orientamenti di Cassazione. Secondo il primo, fino ad allora ampiamente prevalente, l'indennità e il risarcimento del danno sono cumulabili se l'assicuratore non esercita la surrogazione che, infatti, non è un effetto automatico del pagamento dell'indennità ma una facoltà. Pertanto, nel caso in cui l'assicuratore non si avvalga di tale facoltà, il danneggiato potrà agire per il risarcimento del danno verso il terzo responsabile, senza che questi, estraneo al rapporto assicurativo, possa opporgli l'avvenuta riscossione dell'indennità. Solo nel caso in cui l'assicuratore si avvalga della facoltà di surrogarsi in

legittimazione verso il terzo responsabile si trasferirà dall'assicurato all'assicuratore, nei limiti dell'indennità corrisposta. Secondo questo orientamento il principio della *compensatio lucri cum damno* (per cui il danneggiato non può ricavare un lucro dal danno subito) non trova applicazione nel caso di specie, bensì solo nel caso in cui il vantaggio e il danno siano entrambi conseguenza del fatto illecito, diversamente dal caso in oggetto in cui l'indennizzo assicurativo trae ragione giuridica dal contratto di assicurazione e quindi da un titolo diverso rispetto all'illecito. Le S.U. di Cassazione hanno poi dato atto di un opposto, e per il vero sino ad ora isolato, orientamento della Cassazione, secondo cui indennizzo e risarcimento assolvono ad una identica funzione risarcitoria e non possono cumulativamente convivere: come l'assicuratore può rifiutare il pagamento dell'indennizzo se l'assicurato sia già stato risarcito dal terzo, così il responsabile del danno può rifiutare il risarcimento se l'assicuratore abbia già ottenuto il pagamento dell'indennità assicurativa, in quanto la diversità del titolo (fatto illecito e assicurazione) non può superare il principio indennitario e tollerare che l'assicurato tragga addirittura un vantaggio dall'avverarsi del sinistro. Secondo questo indirizzo, quindi, per effetto (automatico) del pagamento dell'indennizzo, il diritto al risarcimento si trasferisce in capo all'assicuratore e, indipendentemente dal fatto che l'assicuratore abbia o meno esercitato la surroga, nel caso in cui il danno sia stato indennizzato dall'assicuratore, tale danno cesserà di esistere dal punto di vista giuridico e non potrà più essere fatto valere dall'assicurato/danneggiato verso il terzo. Orbene la Cassazione, a fronte di tali opposti indirizzi, ha così risolto il contrasto, di fatto propendendo per questo secondo (minoritario) orientamento. Le S.U., infatti, dopo avere ribadito la validità del principio della *compensatio lucri cum damno*, per cui il danneggiato non può ottenere un ingiusto profitto in conseguenza dell'illecito, ha analizzato detto principio in relazione al fatto che, nel caso di specie, tale profitto derivi da un titolo diverso rispetto all'illecito e vi siano due soggetti obbligati (ossia il danneggiante e l'assicuratore) in base a due titoli differenti (illecito e contratto

assicurativo). La Corte ha quindi ricordato che, secondo l'indirizzo prevalente di Cassazione, sia ammessa in questo caso (i.e. diversità di titoli) la soluzione del cumulo di risarcimento e indennizzo. Tuttavia la Corte a S.U. ha poi ritenuto che, sebbene il cumulo debba essere ammesso in ogni caso in cui il "doppio" vantaggio derivi da scelte autonome o dal sacrificio del danneggiato, tale cumulo non sia invece ammesso quando tale vantaggio sia causalmente collegato all'illecito, ossia ne rimuova l'effetto dannoso. Quest'ultimo effetto, secondo la Corte, è quello che si realizza proprio nell'assicurazione contro i danni che mira appunto a neutralizzare gli effetti dell'evento dannoso, così come prevede la disciplina della responsabilità risarcitoria. Ne discende, secondo la Corte che, indennizzo e risarcimento, realizzando il medesimo interesse (eliminazione del danno conseguente al sinistro) non possano cumulativamente eccedere i danni subiti dal danneggiato. La Corte ha quindi così statuito: *"Conclusivamente, a risoluzione del contrasto di giurisprudenza, va enunciato il seguente principio di diritto: "Il danno da fatto illecito deve essere liquidato sottraendo dall'ammontare del danno risarcibile l'importo dell'indennità assicurativa derivante da assicurazione contro i danni che il danneggiato-assicurato abbia riscosso in conseguenza di quel fatto"*. La sentenza ha riflessi pratici per gli "addetti ai lavori" in quanto implica, ad esempio, che in quei casi in cui la Compagnia abbia già indennizzato il proprio assicurato e non dichiari di avvalersi della surroga, preferendo che – per varie ragioni di opportunità – la rivalsa venga promossa da parte dell'assicurato, il terzo potrà opporgli l'avvenuta riscossione della indennità, nel caso in cui riesca a fornire la prova di tale riscossione.

Alcune recenti decisioni giurisprudenziali in materia di RCV per il caso di danneggiamento della merce trasportata a seguito di incendio del mezzo



avv. Martina Iguera

Studio Legale Camera Vernetti
m.iguera@slcamera.it

Le decisioni giurisprudenziali in commento riguardano la responsabilità del vettore terrestre per danni arrecati alla merce trasportata, conseguenti ad un incendio sviluppatosi a bordo del veicolo e propagatosi alla merce e sono, invero, giunte a conclusioni differenti sul punto. Come noto l'art. 1693 c.c. pone a carico del vettore una responsabilità "ex recepto", essendo quest'ultimo "responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello in cui le riconsegna al destinatario, se non prova che la perdita o l'avaria è derivata da un caso fortuito" o da altre vicende (c.d. "pericoli eccezionali") del tutto estranee al suo controllo. L'articolo 1696 c.c. dispone, inoltre, una limitazione della responsabilità civile vettoriale nel caso in cui l'interessato al carico provi che il vettore non abbia tenuto una condotta caratterizzata da dolo o colpa grave. Nella prima delle decisioni di cui trattasi, il Tribunale di Cuneo, con sentenza n. 36/2017, licenziata una CTU in merito alle cause del danno, ha ritenuto l'evento del tutto imprevedibile ed inevitabile, rigettando la domanda risarcitoria dell'attore sulla base delle seguenti motivazioni. Il Giudice ha fatto proprie le risultanze della disposta CTU, dalle quali era emerso che l'incendio era stato causato da un "blocco del freno, a seguito di un guasto non prevedibile del sistema pneumatico", il quale "riveste carattere accidentale". A parere del Tribunale, inoltre, al vettore non era ascrivibile alcuna condotta colposa, avendo

quest'ultimo provato documentalmente di aver revisionato il mezzo, con particolare riferimento all'impianto frenante, solo tre mesi prima dell'incidente. Il Giudice di prime cure, quindi, ha ritenuto che il danno occorso fosse attribuibile ad un evento positivamente identificato "e del tutto estraneo al vettore stesso, ricollegabile alle ipotesi del caso fortuito e della forza maggiore" (cfr. Cass. Civ. Sez. III, 20 dicembre 2013, n. 28612). Tale decisione veniva, tuttavia, impugnata e la Corte di Appello di Torino, all'udienza di prima comparizione, persuadeva le parti a transigere, prevedendo la corresponsione da parte del vettore della somma pari al limite RCV sostenendo che su entrambe le parti gravasse un rischio di causa. In particolare, a parere della Corte adita, l'assenza di responsabilità del vettore, lungi dal considerarsi circostanza pacifica come sostenuto dal Giudice di prime cure, avrebbe dovuto essere rimessa in discussione sulla base del fatto che il mezzo, seppur recentemente revisionato, era molto vecchio ed in cattive condizioni, circostanza che, evidentemente, minava la presunta imprevedibilità ed inevitabilità dell'evento occorso. Solo un paio di anni prima, tuttavia, la Corte di Appello di Milano, con sentenza n. 3952/2015 confermava una decisione del Tribunale di Milano, (sentenza n. 13588/2012) nella quale il vettore veniva ritenuto responsabile e la sua condotta caratterizzata addirittura da grave negligenza e imprudenza, per i danni arrecati alla merce trasportata a seguito di un incendio scaturito da un pneumatico dell'autocarro. In particolare, è risultato dalla documentazione prodotta in giudizio che durante il tragitto uno dei pneumatici dell'autoarticolato avesse subito una foratura e si fosse afflosciato, ma a causa del surriscaldamento dello stesso si siano sprigionate fiamme che, propagatesi, avessero distrutto il semirimorchio e la merce in esso contenuta. A parere del Tribunale la condotta integrava "indubbiamente un'ipotesi di colpa grave tenuto conto del fatto che" (il vettore n.d.r.) "non ha provato che lo sgonfiamento dello pneumatico sia stato così repentino da impedire ogni possibile reazione e non ha provato di aver mantenuto una corretta condotta di guida, anche con riguardo alla velocità di marcia". Nel caso di specie era emerso dal

verbale della Polizia Stradale intervenuta a seguito dell'incidente, che non vi era stato uno scoppio di pneumatico, circostanza nella quale il giudice, in ossequio alla giurisprudenza maggioritaria ed in assenza di altre evidenze in senso contrario, sarebbe stato maggiormente propenso a riconoscere il fortuito, ma una foratura del pneumatico a seguito del quale il mezzo era stato arrestato con notevole ritardo, così aggravandone il surriscaldamento e causando l'incendio. Il Tribunale concludeva, quindi, sostenendo che le modalità dell'incendio lo abbiano reso "altamente prevedibile" e che, alla luce di quanto sopra, il vettore abbia tenuto una condotta "gravemente imprudente e negligente". Le pronunce sopra citate (unitamente al "suggerimento" della Corte di Appello di Torino, la quale non è arrivata a sentenza ma, di fatto, ha anticipato in udienza quella che sarebbe stata la sua decisione), pur essendo giunte a conclusioni radicalmente diverse in tema di responsabilità RCV in conseguenza dello stesso evento (danni alla merce provocati da incendio del mezzo), forniscono alcuni spunti utili a comprendere quali siano le condotte rilevanti al fine di comprendere la eventuale responsabilità (per colpa semplice o grave) del vettore in fattispecie analoghe a quelle trattate dalle citate sentenze. Tutte le Corti interpellate, infatti, non si sono limitate a valutare il comportamento del vettore nelle fasi immediatamente precedenti e successive all'emergenza (incendio) e le modalità di gestione della stessa, ma hanno ritenuto importante ampliare l'analisi all'adozione di eventuali precauzioni da parte del vettore ben prima di intraprendere il viaggio, quale lo stato di manutenzione del mezzo. Quanto sopra, al fine di poter avere un quadro della situazione più completo che permetta di comprendere se l'incidente fosse in effetti "prevedibile" e, quindi "evitabile".

Nuova elezione del Consiglio Direttivo di AIPAM



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

Con comunicato stampa del 27 marzo 2019, l'AIPAM, Associazione Ingegneri e Periti di Avarie Marittime, ha reso noto di aver recentemente rinnovato i suoi quadri sociali per il Triennio 2019-2022. Il nuovo Consiglio Direttivo sarà, quindi, composto da Riccardo Damonte, in qualità di Presidente, Mauro Mortola, in qualità di Tesoriere e dai Consiglieri Giuseppe Averame, Claudio De Angelis, Andrea Gennaro, Antonio Prisco e Nicolò Reggio. L'Associazione ci tiene a precisare che il suddetto Consiglio si prefigge, nei prossimi tre anni di mandato, di proseguire l'attività dei predecessori continuando a perseguire i non semplici obiettivi istituzionali dell'Associazione, tramite l'adozione di opportune strategie. In particolare, pur continuando a tutelare la specificità della professione dei propri soci, il nuovo Consiglio si propone di aumentare la visibilità di AIPAM a livello nazionale, anche mediante contatti con la stampa non specialistica e l'organizzazione di eventi che affrontino tematiche di ampio respiro.



(Fotografia del Dott. Riccardo Damonte)

Non verrà, inoltre, trascurata l'ormai assodata collaborazione con altre associazioni del settore che si è concretizzata negli scorsi anni con l'organizzazione di eventi e la partecipazione dei soci a diverse iniziative promosse da organismi del settore. In questo ambito il Consiglio si propone di instaurare una collaborazione continua

con "The International Propeller Clubs", ed in particolare con il "Propeller Club Port of Genoa". Il Consiglio si assume, infine, l'onere di proseguire l'attività di promozione della professionalità, competenza e conoscenza dei propri soci presso le Pubbliche Amministrazioni interessate alle indagini delle avarie marittime.

Il caso Volcafe (Cassazione)



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

Questa rivista si è già occupata del commento della sentenza di appello pronunciata nel caso Volcafe (cfr. "Il caso Volcafe" apparso su Lex Trasporti di Giugno 2017). Adesso ci occuperemo della sentenza della Suprema Corte; la vicenda, infatti, ha avuto un ulteriore seguito contenzioso (la decisione in commento, resa nel caso *Volcafe Ltd and others v Companhia SudAmericana De Vapores SA*, è consultabile per esteso al seguente indirizzo

<https://www.supremecourt.uk/cases/do/cs/uksc-2016-0219-judgment.pdf>).

All'origine del percorso giudiziale, un trasporto di caffè, in sacchi, stivati in contenitori giunti a destino con percentuale di danno elevata. A fronte della domanda degli Interessi Carico, la decisione del primo grado era andata nella direzione di una responsabilità del Vettore conseguente alla caricazione di merce senza riserve alla partenza e delle risultanze allo sbarco (merce danneggiata). Secondo i Giudici di prime cure era, quindi, il Vettore a dover provare di non essere stato inadempiente rispetto alle proprie obbligazioni di cura nel maneggio e trasporto del carico. Non essendovi, secondo il Giudicante, prova di adeguate precauzioni assunte a protezione del carico (mancava la prova di alcune caratteristiche della carta assorbente che, in realtà, era stata utilizzata per evitare danni da condensa – in particolare ignoti ne erano rimasti spessore e numero degli strati) il Vettore andava condannato per i danni sofferti

dalla merce. In appello, la sentenza del primo grado era stata ribaltata e, come commentato nell'articolo pubblicato nel numero di Giugno 2017 cui si rimanda per gli approfondimenti del caso, l'onere della prova della negligenza del Vettore era stato posto sugli Interessi Carico, ritenendosi sufficiente per il Vettore provare come l'umidità sia una caratteristica del caffè (vizio proprio) per poter beneficiare del c.d. pericolo eccettuato ed andare esente da responsabilità. Come sopra accennato, la controversia non si è esaurita neppure davanti al giudice di secondo grado. Due temi sono stati portati dinnanzi alla Suprema Corte e decisi con la sentenza che si commenta: (i) su chi incomba l'onere probatorio in base all'art. III.2 delle regole dell'Aja-Visby: se agli Interessi Carico provare l'inadempimento del Vettore nella cura e trasporto del carico o se al Vettore provare di non essere stato inadempiente alle proprie obbligazioni; (ii) su chi gravi l'onere probatorio dell'esimente prevista dall'art IV.2 e, nel caso di specie, quella prevista dalla lettera m) (vizio proprio) ed in particolare se, a fronte dell'assolvimento dell'onere a carico del Vettore in merito all'esimente, incomba agli Interessi Carico dimostrare come sia stata la negligenza del Vettore a provocare il pericolo eccettuato. Sul primo tema il Giudice di ultima istanza ha precisato che le Regole dell'Aja-Visby non individuano il soggetto onerato dalla prova. L'argomento viene risolto con argomento affine a quel particolare tipo di responsabilità che nasce dall'aver ricevuto una cosa da riconsegnare (responsabilità *ex recepto* potremmo dire): il Vettore è responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnategli per il trasporto, dal momento in cui le riceve a quello in cui le consegna al destinatario. Incombe al Vettore, dunque, dimostrare che il danno non è conseguente a proprio inadempimento delle obbligazioni imposte dall'art. III.2. In merito al secondo tema, quello relativo all'onere della prova in punto di pericoli eccettuati, la sentenza in commento ha così definito il concetto di "vizio proprio": "inidoneità delle merci ad affrontare i rischi ordinari del viaggio tenuto conto del grado di diligenza imposto al vettore in relazione alle merci". Incombe, quindi, al Vettore che voglia andare esente da responsabilità provare non solo la

ricorrenza del pericolo eccettuato ma anche l'adozione di una ragionevole cura volta ad evitare il danno o dimostrare che quest'ultimo si è verificato nonostante tutte le ragionevoli precauzioni adottate. La sentenza – punto di svolta in una delle giurisdizioni più frequentate in materia di trasporto marittimo – offre, comunque, uno spunto argomentativo importante per l'allocatione dell'onere probatorio nell'ambito delle obbligazioni del Vettore e del regime dei pericoli eccettuati nel sistema delle Regole dell'Aja-Visby.



Novità doganali a seguito della Brexit



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

Con la nota del 26 febbraio di quest'anno l'Agenzia delle Dogane ha esaminato i riflessi doganali nel caso in cui il Regno Unito esca dall'Unione Europea senza un accordo di recesso (c.d. *hard* Brexit) e, in particolare, l'impatto della Brexit sia sugli scambi commerciali UE/UK sia sui viaggiatori. Per quanto riguarda il primo punto vi sono notevoli implicazioni relative all'applicazione della fiscalità indiretta (IVA). In particolare dopo il recesso sarà rilevante la differenza tra il trasferire merci all'interno dell'UE e da/verso il Regno Unito: dal punto di vista giuridico, infatti, a seguito della Brexit, le cessioni di beni effettuate da un soggetto IVA nazionale nei confronti di un operatore economico stabilito nel Regno Unito e, viceversa, gli acquisti di beni da un soggetto IVA UK da parte di un operatore UE non potranno essere più qualificate come "cessioni" o "acquisti" intracomunitari ai sensi, rispettivamente,

degli articoli 41 e 38 del D.L. n. 331/93. L'entrata e l'uscita di merci dall'Unione Europea da e verso il Regno Unito costituiranno rispettivamente "importazioni" ed "esportazioni" e, come tali, saranno assoggettate all'applicazione delle disposizioni previste dal Regolamento (UE) n. 952/2013 (Codice Doganale Unionale - CDU) e dei relativi Regolamenti delegato e di esecuzione sia per quanto attiene al profilo impositivo che a quello dei controlli. Relativamente all'aspetto operativo, per l'acquisto di merci dal Regno Unito, i soggetti IVA non saranno più tenuti all'integrazione ed alla registrazione della fattura emessa dal cedente UK, così come alle vendite di beni a soggetti IVA stabiliti nel Regno Unito, non si applicheranno più le vigenti disposizioni in materia di cessioni intracomunitarie. Per tali operazioni non sussisterà più neanche l'obbligo, ove richiesto, di presentare gli elenchi riepilogativi INTRA previsti dall'art. 50, comma 6, del citato D.L. n. 331/93. Dopo il recesso, dunque, le cessioni di merci ad un soggetto stabilito nel Regno Unito saranno operazioni non imponibili ai fini IVA ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. n. 633/72 e, per la loro spedizione fuori dal territorio doganale dell'UE, sarà necessario espletare le formalità doganali previste per l'esportazione. Ugualmente, per l'introduzione nel territorio UE di merci provenienti dal Regno Unito sarà necessario compiere le necessarie formalità doganali e sarà dovuto il pagamento in dogana del dazio "Paesi terzi" - che non prevede alcuna agevolazione/riduzione connessa ad accordi o al sistema delle preferenze generalizzate - nonché, per la loro immissione in consumo in Italia, delle accise - qualora dovute - e della relativa IVA secondo le disposizioni e le procedure vigenti. Può accadere che alcune spedizioni di merci da/verso il Regno Unito inizino prima ma si concludano dopo il recesso.



E' il caso, ad esempio, di una cessione di merce effettuata da un soggetto IVA

stabilito nel Regno Unito prima della Brexit nei confronti di un operatore economico italiano e che arrivi in Italia successivamente: a tale data essa costituirà un'importazione da Paese terzo e l'IVA sarà dovuta in Dogana, non potendo più tale imposta essere assolta con le modalità previste per gli acquisti intracomunitari. Diversa è l'ipotesi di merce ceduta da un operatore economico nazionale ad un soggetto IVA UK prima della data del recesso e che arrivi a destinazione dopo la Brexit: in tal caso l'operazione resta, sebbene a diverso titolo, non imponibile ai fini IVA in Italia, ma l'operatore economico nazionale dovrebbe in ogni caso essere in grado di produrre una prova dell'effettiva uscita dei beni medesimi dal territorio dell'UE, non essendo essi stati oggetto di alcuna formalità doganale al momento della loro spedizione (a titolo esemplificativo, potrebbe a tale fine essere probante la documentazione di trasporto e quella doganale relativa all'importazione effettuata dal cessionario nel Regno Unito). Sempre con riferimento all'impatto della Brexit sugli scambi commerciali UE/UK, occorre sottolineare anche le rilevanti implicazioni relative all'applicazione delle disposizioni doganali. A titolo esemplificativo, per quanto riguarda l'importazione, gli operatori economici che intendono importare dal Regno Unito devono presentare le merci con una dichiarazione doganale di importazione da trasmettere per via telematica all'Ufficio delle Dogane territorialmente competente (in relazione al luogo dove le merci sono presentate). In relazione all'esportazione, gli operatori economici che intendono spedire merci nel Regno Unito devono presentare una dichiarazione doganale di esportazione da trasmettere per via telematica all'Ufficio delle Dogane territorialmente competente (in relazione al luogo in cui l'esportatore è stabilito o a quello in cui le merci sono caricate o imballate per l'esportazione). Vi sono riflessi anche sulle informazioni tariffarie vincolanti (c.d. ITV), ossia le decisioni adottate dall'autorità doganale di uno Stato membro dell'UE, che definiscono la corretta classificazione di una merce e che sono valide in tutto il territorio doganale dell'Unione. A seguito della Brexit le ITV già rilasciate dal Regno Unito non saranno più valide nell'UE e verranno rimosse dal database dalla

Commissione e le domande di ITV presentate alle autorità doganali del Regno Unito o le domande presentate da o per conto di persone titolari di un numero EORI UK presentate alle autorità doganali di altri Stati membri prima della data del recesso, ma non trattate prima di tale data, non daranno luogo a decisioni ITV. Conseguentemente la Dogana sottolinea che dalla data del recesso, nella casella 44 delle dichiarazioni doganali non potrà essere riportato il codice C626 identificativo delle ITV rilasciate a titolari residenti nel Regno Unito o il cui codice EORI sia stato rilasciato dalle autorità UK. Anche le autorizzazioni doganali che conferiscono lo stato giuridico di operatore economico autorizzato (c.d. AEO) rilasciate dal Regno Unito non potranno continuare ad essere considerate valide, a seguito della Brexit, in tutto il territorio doganale dell'Unione europea. In caso di *hard* Brexit la Dogana auspica che venga ratificato un accordo specifico tra UE e UK in materia di mutuo riconoscimento degli AEO unionali e del Regno Unito (c.d. MRA) che permetta l'attribuzione reciproca dei benefici e delle facilitazioni stabilite nell'accordo. La Brexit avrà delle ripercussioni anche sui viaggiatori. A decorrere dalla data del recesso, i viaggiatori che si spostano dall'Italia al Regno Unito, e viceversa, non potranno più godere della libera circolazione delle merci che oggi consente loro di portare con sé beni senza alcuna limitazione di valore o formalità doganale. Pertanto, il viaggiatore in provenienza dal territorio del Regno Unito sarà soggetto a vigilanza doganale ed al pagamento dei diritti doganali sui beni importati, beneficiando, tuttavia, del regime unionale delle franchigie doganali (art.41 del Reg. CE n.1186/2009), a condizione che si tratti di importazioni di natura non commerciale e che il valore delle stesse merci non superi complessivamente 300 euro per viaggiatore; il suddetto importo è aumentato a 430 euro nel caso di viaggiatori aerei e viaggiatori via mare (art. 2 del DM n. 32 del 6 marzo 2009). Per il viaggiatore, invece, che dall'Italia rientri nel Regno Unito, quale suo luogo di residenza o domicilio, è applicabile il beneficio che consente lo sgravio o il rimborso dell'IVA gravante sui beni acquistati in Italia e destinati all'uso personale o familiare del viaggiatore stesso.

Il diritto marittimo e le navi autonome



avv. Chiara Raggi

Studio Legale Mordiglia

Chiara.Raggi@mordiglia.it

Le innovazioni e la ricerca tecnologica hanno reso le navi autonome non più un oggetto del futuro, ma una realtà, destinata ad essere sempre più presente nei porti e sulle rotte marittime. Se è vero che le prime sperimentazioni di navi autonome sono state attuate in campo militare e che, comunque, già da tempo gli *underwater craft* vengono impiegati anche in ambito civile (si pensi agli usi di tali mezzi in campo idrografico, per le ricerche sottomarine, per la manutenzione e la riparazione delle piattaforme petrolifere e degli oleodotti nonché per la localizzazione dei relitti sottomarini), negli ultimi anni le navi autonome sono state oggetto di un rinnovato interesse da parte dell'industria navale grazie alla continua crescita tecnologica. Posto di fronte a questa evoluzione, il diritto si trova pertanto a dover "rincorrere" ed a chiedersi se gli strumenti elaborati in un passato anche non remoto, in funzione di navi a bordo delle quali si trovino un comandante ed un equipaggio, siano ancora validi per navi che sono invece (in misura diversa) autonome (*unmanned vessels*). La prima riflessione che si impone all'interprete è se la nave autonoma intesa genericamente quale nave "senza comandante e senza equipaggio" possa rientrare nella definizione classica di nave. Da un lato, l'art. 136 cod. nav. classificando "nave" "qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua..." non sembra porre limiti all'inquadramento al suo interno anche delle navi autonome; dall'altro, anche la disciplina internazionale fa generico riferimento alle "*sea going vessels*" e sembra quindi che in tale categoria possano pacificamente rientrare anche le navi autonome. Come emerso anche in occasione della Conferenza CMI di Londra del 9 Novembre scorso, ("*Unmanned vessels: challenges ahead*"), si possono distinguere due fondamentali categorie

di navi autonome: (i) la prima categoria include le navi che, se pure automatizzate, vengono in realtà controllate da remoto da personale di terra mediante sistemi quali il GPS; in questa prima categoria le navi non sarebbero del tutto "*unmanned*"; (ii) la seconda categoria include invece navi che risultano pre-programmate e che navigano in autonomia utilizzando una combinazione di sonar (*sound navigation and ranging*) e software tecnologicamente molto avanzati senza alcuna interazione dell'uomo (questa seconda categoria di nave comprende le navi che vengono e propriamente definite "*autonomous unmanned vessels*", AUVs). Tale distinzione sarebbe, in realtà, una semplificazione posto che alcuni studi hanno dimostrato l'esistenza fino a 10/15 livelli di "autonomia"; numeri che sarebbero destinati comunque a crescere stante il continuo sviluppo della tecnologia. L'impiego di navi automatizzate - siano esse controllate da remoto o del tutto autonome - pone diversi interrogativi. Uno fra tutti, se ed in quale misura l'attuale complesso della disciplina legale riguardante le navi commerciali possa essere riferito anche alle navi autonome. Si pensi, ad esempio, alla procedura di classifica e verifica periodica delle navi autonome, profilo particolarmente rilevante sotto il profilo della sicurezza della navigazione. Gli enti di classifica si sono già attivati per determinare più adeguati criteri di classificazione e certificazione legati alla peculiarità del mezzo assumendo una particolare attenzione alla valutazione, al controllo e alla certificazione delle componenti elettroniche. Lo scorso anno ad esempio il Lloyd's Register britannico ha elaborato il suo "*LR Code for unmanned Marine Systems*" e solo qualche mese fa, la DNV-GL ha emanato una "*Class Guideline*" intitolata proprio "*Autonomous and Remotely Operated Ships*". Entrambi questi documenti offrono uno schema dettagliato dei requisiti operativi cui devono rispondere le *unmanned vessels* per garantire prima di tutto la sicurezza della navigazione (*safety is paramount*). Sotto il profilo assicurativo ci si chiede se ed in quale misura l'eliminazione dell'elemento umano (ritenuto causa di quasi il 47% dei sinistri) possa incidere sulla valutazione del rischio e sulla regolamentazione del premio. Se è vero che l'eliminazione di

tale rischio potrebbe comportare un abbassamento del premio assicurativo a vantaggio dell'industria navale e della classe armatoriale, è anche vero che l'elemento umano, si ritiene, non scomparirà del tutto trasferendosi, nella sostanza, *from ship to shore*. E' tuttavia necessario comprendere che le navi completamente o solo in parte automatizzate - e che dunque devono ricorrere a strumentazioni informatiche anche molto sofisticate per il loro impiego e al loro stesso funzionamento - saranno più facilmente esposte ad attacchi di pirateria informatica e agli hacker. Si pensi poi alle questioni legate alla responsabilità armatoriale nei casi di collisione o di affondamento quando tali sinistri risultino causati da problemi legati al funzionamento del software di programmazione o comunque dal sistema di automazione prodotto o installato da società terze. Occorre in tali casi chiarire se ed in quale misura un armatore possa essere ritenuto comunque responsabile in caso di colpa del produttore o programmatore del software. Cyber risks e responsabilità del produttore: è questa l'area in cui gli assicuratori (P&I Clubs inclusi) intravedono le maggiori possibilità di cambiamento, perché attualmente i rischi legati alla tecnologia informatica e la responsabilità del produttore non si collocano agevolmente nel panorama delle coperture assicurative marittime. Questioni rilevanti sorgono in relazione a molti altri settori della disciplina legale allorché essa sia applicata alle navi autonome. Tra le convenzioni internazionali che maggiormente richiedono un ripensamento in relazione all'impiego delle navi autonome, l'*International Working Group (IWG) on Unmanned Vessels Ships* formato dal CMI nel 2015 ha individuato senza dubbio la SOLAS (Convention for the Safety of Life at Sea), le COLREGS (*the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*), ma anche la STWC (*the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers*) e la MARPOL (*the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*). Si pensi ad esempio alla Regola 5-1 della SOLAS che dispone "*master ...be supplied with information as is necessary to enable him by rapid ...process to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under varying*

operating conditions" dando comunque peculiare rilievo all'elemento umano. Analogamente la Regola 10 sempre della SOLAS dispone che "*there shall be sufficient crew members, who may be deck officers or certified persons on board for operating the survival crafts and launching arrangements..*". Un'altra Regola molto importante è la 24 che richiede in "*hazardous navigational situations*" che venga immediatamente impostato il controllo manuale. La questione che ovviamente si pone è come tali regole potranno valere o comunque essere applicate in caso di navi autonome. Anche per le COLREG si pongono problemi analoghi. Si pensi alla Regola 2 (*Responsability*) secondo la quale "*nothing in thee Rules exonerate any vessel, ot the owner, master or crew thereof from the consequences of any neglet to comply with this Rules or of the neglect of any precautions which may be required by the ordinary practice of seamen*" o, ancora, la Regola 5 secondo la quale "*...every vessel..at all time.. maintains a proper look out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances to make a full appraisal of the situation and risk of collision*". Si ritiene che in tali casi il fattore umano sia imprescindibile ad evitare collisioni e che un algoritmo elaborato anche dalla tecnologia più sofisticata non possa mai essere tale da poter soddisfare il requisito del "*sight and hearing*". Quanto alla STWC, quando la convenzione impone che "*the officier ..keep the watch on the bridge [and] in no circumstance leave the bridge until properly relieved*", sembra in effetti dettare previsioni che troverebbero difficoltà ad essere applicate alle navi autonome. Innumerevoli sono le previsioni attualmente presenti nelle convenzioni internazionali di diritto marittimo che dovrebbero essere modificate e/o comunque adattate per valere come disciplina applicabile alle navi autonome. Ma in questo scenario così complesso ed articolato, quale potrebbe essere il futuro del diritto marittimo applicabile alle navi autonome? Ebbene, se da un lato è impensabile che l'attuale disciplina legale del diritto marittimo debba essere interamente modificata, assumono, dall'altro, particolare rilievo le diverse opzioni di interpretazione evolutiva delle norme e degli istituti esistenti,

aggiustamenti puntuali o invece radicali riscritture uniti all'esigenza di fornire all'interprete una serie di riflessioni e di indicazioni tendenziali rispetto alle regole che disciplinano il fenomeno della navigazione.



La sentenza della Cassazione n. 8473/19



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

La Corte di Cassazione, sez. III civile, con la sentenza 7 marzo 2019, n. 8473 si è pronunciata su due questioni dibattute in tema di mediazione obbligatoria discostandosi nettamente da quello che era l'orientamento che si era formato sulla base della giurisprudenza di merito, mostrando come richiamando le parole del Dr. Moriconi (Giudice del Tribunale di Roma) "*La mediazione è (sia) ancora poco conosciuta, in particolare dai giudici*". L'orientamento degli estensori della sentenza nei confronti della Mediazione è reso manifesto da alcune premesse degli Ermellini "*Il legislatore con il decreto legislativo menzionato ha cercato di accelerare, se non forzare, la creazione di una cultura di risoluzione alternativa delle controversie, con finalità deflattiva, imponendo per una vasta serie di controversie questa ipotesi di mediazione come obbligatoria, il cui mancato esperimento è stato sanzionato con l'improcedibilità*" ed ancora "*non è questa la sede per valutare le probabilità di successo della creazione forzosa di una cultura della mediazione*". Partendo da tali premesse gli Ermellini si comprende come i principi di diritto enunciati nella sentenza che si commenta siano poco rispondenti a quella che era l'intenzione dichiarata del legislatore con l'introduzione della normativa in materia di mediazione ex D.lgs. 28/2010. Il caso che ha dato origine alla sentenza in esame nasce da

una controversia in materia locatizia disposta dal giudice (a seguito del mutamento di rito ex art. 667 c.p.c.), in mediazione al primo incontro partecipavano i soli difensori delle parti che chiedevano un rinvio e il secondo incontro non ebbe mai luogo in quanto i difensori comunicavano all'Organismo l'indisponibilità dei propri assistiti a percorrere la mediazione. In giudizio la difesa di parte convenuta eccepeva l'improcedibilità della domanda in virtù della mancata partecipazione personale delle parti all'incontro di mediazione. Incorso di causa la ricorrente rinunciava alla domanda di risoluzione del contratto ed insistendo esclusivamente pe la rifusione delle spese sulla base della soccombenza virtuale, il Tribunale dichiarava cessata la materia del contendere rilevando, in rito, **come non si fosse verificata la condizione di procedibilità della domanda** di cui al D.lgs. n. 28 del 2010, art. 5, comma 1-bis, **con conseguente improcedibilità della domanda attorea**. Avverso la sentenza fu interposto appello assumendo il ricorrente, tra l'altro, che la mediazione obbligatoria si fosse effettivamente svolta, avendo le parti legittimamente partecipato al procedimento di mediazione a mezzo dei rispettivi difensori evidenziando come il proprio difensore fosse munito, di una procura speciale conferente tutti i poteri per definire e trattare questioni anche stragiudiziali e munito quindi di rappresentanza formale e sostanziale. La Corte d'appello di Trieste con sentenza n. 2010/2017 rigettava l'appello affermando: **"che il D.lgs. n. 28 del 2010, art. 8, prevede la presenza personale delle parti, assistite dal proprio difensore (in tal senso deponendo l'uso della congiunzione "e", laddove si precisa che il mediatore "invita le parti e i loro avvocati"), atteso che nel primo incontro informativo il mediatore necessita di contatto diretto con le parti sostanziali, al fine di verificare la fattibilità dell'inizio della procedura di mediazione vera e propria; che pertanto, pur potendo la parte farsi rappresentare dal difensore, non sia sufficiente a tal fine una semplice procura speciale alle liti rilasciata ex art. 185 c.p.c., contenente i poteri di transigere e conciliare la lite, trattandosi di procura con valenza processuale e non sostanziale, essendo necessaria una procura speciale notarile che conferisca al difensore la rappresentanza sostanziale della parte; che nel caso di specie peraltro, a prescindere dalla partecipazione personale delle parti, dovesse ritenersi che la mediazione non fosse mai iniziata essendovi stato un primo incontro informativo e preliminare, senza discussione di alcuna questione relativa alla controversia, alla sola presenza degli avvocati, mentre all'incontro successivo fissato al**

18/07/2016 per lo svolgimento della mediazione in senso stretto nessuna delle parti si era presentata."La sentenza della Corte di appello veniva quindi impugnata con due motivi di ricorso: la violazione degli artt. 5 e 8, D.lgs. 28/2010, nonché degli artt. 185 e 83 c.p.c. e l'omesso esame di un fatto decisivo indicato nella procura speciale alle liti, prodotta nel giudizio di cassazione come allegato al ricorso. Due sono quindi le questioni sulle quali la Corte si è pronunciata. La prima questione affrontata è se, nel procedimento di mediazione da esperirsi obbligatoriamente ante causam, ex art. 5, co. 1 – bis, D.lgs 28/2010, la parte che propone la mediazione sia tenuta a comparire personalmente davanti al mediatore, affinché il tentativo si possa ritenere compiuto, a pena di improcedibilità dell'azione proposta senza previo esperimento, ovvero se la stessa possa - e in che modo - farsi sostituire in sede di incontro dinanzi al mediatore. La Corte afferma **"Qualora si ammetta che la parte possa farsi sostituire, ovvero che sia un atto delegabile ad altri, occorre individuare i modi e le forme di tale sostituzione, ovvero se possa essere sostituita da chiunque, ed in particolare se possa farsi sostituire anche dal suo avvocato e, qualora si ammetta che possa essere sostituita dal suo avvocato, con quale atto tali poteri possano essere conferiti."** Ricordano poi gli Ermellini come **"la presenza dell'avvocato, essa originariamente non era neppure prevista"** nel 2013 è stata introdotta la figura dell'avvocato esperto in tecniche negoziali che **"assiste" la parte nella procedura di mediazione**. Nonostante affermi che **" il legislatore ha previsto e voluto la comparizione personale delle parti dinanzi al mediatore, perché solo nel dialogo informale e diretto tra parti e mediatore, conta che si possa trovare quella composizione degli opposti interessi satisfattiva al punto da evitare la controversia ed essere più vantaggiosa per entrambe le parti"** e che **"L'art. 8, dedicato al procedimento, prevede espressamente che al primo incontro davanti al mediatore debbano essere presenti sia le parti che i loro avvocati. La previsione della presenza sia delle parti sia degli avvocati comporta che, ai fini della realizzazione della condizione di procedibilità, la parte non possa evitare di presentarsi davanti al mediatore, inviando soltanto il proprio avvocato."** Conclude poi: **"Tuttavia, la necessità della comparizione personale non comporta che si tratti di attività non delegabile. In mancanza di una previsione espressa in tal senso, e non avendo natura di atto strettamente personale, deve ritenersi che si tratti di attività delegabile ad altri."** E prosegue affermando. **"Non è previsto, né escluso che la delega possa essere conferita al proprio difensore."** Deve quindi ritenersi che la parte (in particolare, la parte che intende iniziare l'azione, ma identico discorso vale per la controparte), che per sua

scelta o per impossibilità non possa partecipare personalmente ad un incontro di mediazione, **possa farsi sostituire da una persona a sua scelta e quindi anche ma non solo - dal suo difensore.** Il principio esposto dagli Ermellini è in netto contrasto con quella giurisprudenza di merito che ha ritenuto la partecipazione personale della parte un elemento fondamentale per il corretto svolgimento del tentativo di conciliazione così il Tribunale di Firenze : **" la natura della mediazione esige che siano presenti di persona anche le parti: l'istituto mira a riattivare la comunicazione tra i litiganti al fine di renderli in grado di verificare la possibilità di una soluzione concordata del conflitto: questo implica necessariamente che sia possibile una interazione immediata tra le parti di fronte al mediatore. L'assenza delle parti, rappresentate dai soli difensori, dà vita ad altro sistema di soluzione dei conflitti, che può avere la sua utilità, ma non può considerarsi mediazione."**(Tribunale di Firenze, ordinanza del 19/03/2014) ed ancora recentemente riaffermato dal Tribunale di Vasto che con la pronuncia del 17/12/2018: **"pensare che la mediazione si possa correttamente svolgere con il solo incontro tra gli avvocati e il mediatore significherebbe frustrare lo spirito dell'istituto. Ciò impedirebbe allo stesso strumento di manifestare le sue notevoli potenzialità, sia sotto il profilo della pacificazione sociale sottesa alla facilitazione di accordi amichevoli, sia sotto il distinto e connesso profilo della deflazione del contenzioso giudiziario"** (Tribunale di Vasto, Sentenza del 17/12/2018). Affermato che la partecipazione alla mediazione può essere oggetto di delega, la stessa secondo la sentenza *de qua*, mancando una previsione espressa, **può essere effettuata anche a favore del proprio difensore: "Allo scopo di validamente delegare un terzo alla partecipazione alle attività di mediazione, la parte deve conferirgli tale potere mediante una procura avente lo specifico oggetto della partecipazione alla mediazione e il conferimento del potere di disporre dei diritti sostanziali che ne sono oggetto. Quindi il potere di sostituire a sé stesso qualcun altro per la partecipazione alla mediazione può essere conferito con una procura speciale sostanziale.** Prosegue la Corte: **"non può conferire tale potere con la procura conferita al difensore e da questi autenticata, benché possa conferirgli con essa ogni più ampio potere processuale. Per questo motivo, se sceglie di farsi sostituire dal difensore, la procura speciale rilasciata allo scopo non può essere autenticata dal difensore, perché il conferimento del potere di partecipare in sua sostituzione alla mediazione non fa parte dei possibili contenuti della procura alle liti autenticabili direttamente dal difensore. Perciò, la parte che non voglia o**

non possa partecipare personalmente alla mediazione può farsi liberamente sostituire, da chiunque e quindi anche dal proprio difensore, ma deve rilasciare a questo scopo una procura sostanziale, che non rientra nei poteri di autentica dell'avvocato neppure se il potere è conferito allo stesso professionista.”.

Quindi il potere di sostituzione per la partecipazione alla mediazione può essere conferito con una **procura speciale sostanziale**. La Corte esamina poi un'altra questione fondamentale della mediazione ossia il momento in cui si ritiene soddisfatta la condizione di procedibilità della domanda: è sufficiente che le parti compaiano, assistite dai loro avvocati, al primo incontro davanti al mediatore o è necessario che si dia effettivo corso alla mediazione che le parti provino quanto meno a discutere per trovare una soluzione? La Corte d'appello nel caso in esame aveva ritenuto che, non essendosi le parti presentate al primo incontro, solamente informativo e preliminare, svolto alla presenza dei soli avvocati, e non avendo mai avuto luogo il secondo incontro, perché le parti avevano comunicato preventivamente e oralmente al mediatore, a mezzo dei rispettivi avvocati, l'impossibilità di pervenire ad un accordo, la mediazione di fatto non si fosse svolta, e quindi che la condizione di procedibilità non si fosse verificata. La Suprema Corte afferma: “*Sia l'argomento letterale - il testo dell'art. 8 - che l'argomento sistematico la necessità di interpretare la presente ipotesi di giurisdizione condizionata in modo non estensivo, ovvero in modo da non rendere eccessivamente complesso o dilazionato l'accesso alla tutela giurisdizionale - depongono nel senso che l'onere della parte che intenda agire in giudizio (o che, avendo agito, si sia vista opporre il mancato preventivo esperimento della mediazione e sia stata rimessa davanti al mediatore dal giudice) di dar corso alla mediazione obbligatoria possa ritenersi adempiuto con l'avvio della procedura di mediazione e con la comparizione al primo incontro davanti al mediatore, all'esito del quale, ricevute dal mediatore le necessarie informazioni in merito alla funzione e alle modalità di svolgimento della mediazione, può liberamente manifestare il suo parere negativo sulla possibilità di utilmente iniziare (rectius proseguire) la procedura di mediazione.*” In questo senso depongono sia la struttura del procedimento, disciplinata dall'art. 8 e suddivisa in un primo incontro preliminare davanti al mediatore e in uno o più incontri successivi di effettivo svolgimento della mediazione. Solo se le parti gli danno il via per procedere alla successiva fase di discussione, il mediatore andrà avanti, interloquendo con le parti fino a proporre o a far loro proporre una possibile soluzione, altrimenti si arresterà alla fase preliminare (all'esito della quale sono

*dovute solo le spese, e non anche il compenso del mediatore). Se anche il convenuto compare ed è l'attore che dichiara di non intendere impegnarsi nella mediazione deve ritenersi che il mediatore debba prenderne atto e che l'attività si concluda anche in questo caso al termine dell'incontro preliminare, che la mediazione sia stata esperita e che abbia dato esito negativo, e che quindi la condizione di procedibilità sia soddisfatta. Quindi, è richiesta l'attivazione del procedimento di mediazione, la scelta del mediatore, la convocazione della controparte; è richiesta oltre la comparizione personale davanti al mediatore (con le possibilità alternative sopra enunciate) e la partecipazione al primo incontro, nel corso del quale la parte riottosa può liberamente convincersi di provare effettivamente e fino in fondo la strada della soluzione alternativa alla controversia. **Non può invece ritenersi che al fine di ritenere soddisfatta la condizione di procedibilità sia necessario pretendere dalla parte anche un impegno in positivo ad impegnarsi in una discussione alternativa rispetto al giudizio.** Non costituisce per contro idonea modalità di svolgimento della mediazione la mera comunicazione di aver sondato l'altra parte ed avere concordemente escluso la possibilità di addivenire ad un accordo, perché in questo modo si elude l'onere di comparire personalmente davanti al mediatore e di partecipare al primo incontro. Il principio espresso dalla Corte in ordine all'adempimento della condizione di procedibilità con la semplice partecipazione anche in questo caso si discosta dalla quella giurisprudenza di merito che aveva evidenziato la necessità della “effettività” della mediazione, tesi, di origine giurisprudenziale, secondo la quale le parti dovrebbero quanto meno tentare una discussione nel merito, per poi dare atto a verbale, nell'ipotesi di mancato accordo, dell'impossibilità, nel caso concreto, di una soluzione conciliativa. Tesi supportata anche dal dato normativo nell'art. 8, che attribuisce agli avvocati il dovere di esprimersi, **non già sulla volontà o sull'opportunità, bensì sulla possibilità di iniziare le trattative.** Si auspica un ulteriore intervento della Corte Cassazione in merito, atto a concretizzare i principi alla base del D. Lgs. 28/2010 rendendoli più rispondenti alla volontà del legislatore al fine di non svuotare di significato il primo incontro di mediazione rendendolo un semplice adempimento formale delegabile al proprio difensore e caricandolo degli ulteriori costi necessari per la procura notarile.*

L'esenzione IVA delle cessioni all'esportazione: l'irrilevanza del vincolo doganale



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

Con riferimento al vincolo doganale all'esportazione, con la sentenza resa nella causa C-275/18 del 28 marzo 2019 (Milan Vinš), ai fini dell'esenzione IVA della cessione dei beni e servizi all'esportazione, la Corte di Giustizia conferma il principio della prevalenza della sostanza sulla forma, secondo cui osta che una disposizione legislativa nazionale subordini l'esenzione IVA prevista per beni destinati a essere esportati fuori dell'Unione europea alla condizione che tali beni siano stati vincolati al regime doganale dell'esportazione, in una situazione nella quale venga dimostrata la sussistenza di una condizione sostanziale dell'esenzione, ovvero l'uscita effettiva dal territorio dell'Unione dei beni interessati. La domanda di pronuncia verte sull'interpretazione degli artt. 131 e 146 della Direttiva 2006/112/CE (Direttiva IVA), nell'ambito di una controversia tra Milan Vinš e la Direzione Finanziaria d'appello (Repubblica Ceca), in merito al rifiuto di esentare da IVA alcune cessioni di beni usciti fuori dell'Unione Europea. Secondo la Direttiva IVA (cfr. art. 273, capo 7, titolo XI) “gli Stati membri possono stabilire, nel rispetto della parità di trattamento delle operazioni interne e delle operazioni effettuate tra Stati membri da soggetti passivi, altri obblighi che essi ritengono necessari ad assicurare l'esatta riscossione dell'IVA e ad evitare le evasioni, a condizione che questi obblighi non diano luogo, negli scambi tra Stati membri, a formalità connesse con il passaggio di una frontiera”. Secondo il Codice Doganale Comunitario (regolamento CEE n. 2913/92 del 12.10.1992, modificato dal regolamento n. 648/2005 del Parlamento europeo e

del Consiglio del 13.04.2005) le merci comunitarie destinate ad essere vincolate al regime doganale dell'esportazione vengono poste sotto vigilanza doganale all'atto dell'accettazione della dichiarazione in dogana fino a quando saranno presenti nel territorio doganale comunitario. Il Regolamento (CEE) n. 2454/93 prevede, inoltre, che "quando una merce è uscita dal territorio doganale della Comunità senza aver formato oggetto di una dichiarazione di esportazione, questa è depositata a posteriori dall'esportatore nell'ufficio doganale competente per il luogo in cui egli è stabilito". Il diritto Ceca (ex art. 66 legge n. 235/2004) condiziona l'esportazione dei beni dal territorio dell'Unione a destinazione di uno Stato terzo, a condizione che i beni siano stati vincolati al regime doganale proprio dell'esportazione, mediante dimostrazione a mezzo di un documento fiscale conforme (dichiarazione all'esportazione) consentendo, peraltro, al soggetto passivo, nel caso in cui l'uscita dal territorio unionale venisse contestata dall'Ufficio, di provare l'uscita dei beni con mezzi di prova diversi dalla predetta dichiarazione. Il ricorso proposto da Milan Vinš contro la decisione di primo grado è stato respinto dalla Corte Tributaria Regionale (Repubblica Ceca) che ha ritenuto che il requisito del vincolo al regime doganale dell'esportazione dei beni destinati a essere esportati, oltre a rappresentare una condizione proporzionata alla finalità fiscale per il diritto all'esenzione IVA all'esportazione, consentisse un controllo giurisdizionale effettivo dell'esportazione conforme al diritto dell'Unione. Secondo il diritto Ceca, ai fini dell'esenzione IVA, non sarebbe risultato quindi sufficiente che i beni fossero stati effettivamente ceduti in Stati terzi. A seguito di ricorso, la Corte Suprema Amministrativa (Repubblica Ceca), in qualità di giudice del rinvio, nel dubbio che la normativa Ceca rispettasse i principi generali della Direttiva IVA nell'imporre al soggetto passivo l'obbligo di dimostrare il vincolo dei beni destinati a essere esportati al regime doganale dell'esportazione, anche laddove, come nel caso di specie, il soggetto passivo fosse in grado di dimostrare che tali beni avevano effettivamente lasciato il territorio dell'Unione, decideva di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte di Giustizia le

seguenti questioni pregiudiziali: 1) se fosse consentito condizionare il diritto all'esenzione IVA sull'esportazione di beni ai sensi dell'art.146 della Direttiva IVA al fatto che il bene fosse previamente vincolato a un determinato regime doganale (articolo 66 della legge n. 235/2004), 2) se tale normativa nazionale risultasse sufficientemente giustificata dall'art.131 della Direttiva IVA, quale condizione per prevenire fenomeni di evasione, elusione ecc. La Corte di Giustizia rileva che la disposizione prevista dall'art.146, par.1, lett. a), della Direttiva IVA, secondo cui gli Stati membri esentano le cessioni di beni spediti o trasportati dal venditore o per suo conto fuori dell'Unione, deve essere letta in combinato disposto con l'art.14, par. 1, stessa Direttiva, ai sensi del quale si considera "cessione di beni" il trasferimento del potere di disporre di un bene materiale come proprietario (cfr. anche sentenza C-307/16 Pieńkowski, del 28.02.2018) e che tale esenzione è volta a garantire l'assoggettamento a IVA delle cessioni di beni presso il luogo di destinazione di queste ultime, ossia il luogo in cui, nel caso di specie, i prodotti esportati vengono consumati. La Corte richiama la sentenza riguardante il caso Cartrans Spedition (C-495/17 dell'8.11.2018) società con sede in Romania, svolgente attività di intermediazione in materia di servizi di trasporto merci a cui, a seguito di controllo fiscale, venne notificato un avviso di accertamento ai fini IVA relativamente a prestazioni di servizi di trasporto su strada connesse a esportazioni di merci. Anche secondo detto avviso di accertamento, Cartrans non avrebbe potuto beneficiare dell'esenzione IVA inerente i servizi di trasporto posto che al momento della verifica non sarebbe stata in grado di presentare le dichiarazioni doganali attestanti l'effettiva avvenuta esportazione delle merci oggetto dei servizi di trasporto. In detto contenzioso il giudice del rinvio aveva rilevato che nel diritto nazionale rumeno non risultavano disposizioni che prevedessero espressamente quale tipo di documento potesse fornire la prova dell'esportazione delle merci trasportate. La questione pregiudiziale del caso Cartrans risultava quindi identica a quella del caso Milan Vinš, ovvero se la Direttiva IVA, in particolare l'art. 153, non si ponesse in

contrapposizione ad una prassi fiscale che imponeva al contribuente di dimostrare l'esportazione delle merci trasportate unicamente mediante una dichiarazione doganale di esportazione, negando la concessione del diritto a detrarre l'IVA per la cessione di beni esportati e le relative prestazioni di trasporto, in assenza di tale dichiarazione. In entrambi i casi secondo la Corte di Giustizia la qualificazione di una cessione all'esportazione ai sensi del citato art.146, par. 1, lett. a), della direttiva IVA non può dipendere dal vincolo dei beni interessati al regime doganale dell'esportazione. La Corte precisa che gli Stati membri, nel fissare in conformità all'art. 131 della direttiva IVA le condizioni contrastanti fenomeni di evasione, elusione e abuso in presenza delle quali le operazioni di esportazione possono godere del regime di esenzione, debbono necessariamente rispettare i principi generali dell'ordinamento giuridico dell'Unione, tra i quali figurano il principio di certezza e di proporzionalità. In entrambe le sentenze Vinš e Cartrans la Corte statuisce che, per quanto attiene al principio di proporzionalità, una misura nazionale eccede quanto necessario per assicurare l'esatta riscossione dell'IVA nel caso in cui subordini il diritto all'esenzione al rispetto di obblighi formali, senza considerare i requisiti sostanziali, ovvero se questi ultimi risultino soddisfatti tenuto conto delle caratteristiche oggettive delle operazioni (cfr. anche la sentenza C-21/16 Euro Tyre del 9 febbraio 2017). Nella sentenza Milan Vinš e in tutte le sentenze in essa richiamate, il requisito sostanziale ai fini dell'applicazione dell'esenzione IVA ovvero l'uscita effettiva dal territorio dell'Unione dei beni interessati, risultava essere stato soddisfatto. Secondo la Corte la sola circostanza che un esportatore non abbia vincolato i beni interessati al regime doganale dell'esportazione non implica che le esportazioni non siano effettivamente avvenute, con l'importante conseguenza che una condizione prevista dal diritto dello stato membro che osti al riconoscimento dell'esenzione alla cessione di beni non vincolati secondo la dichiarazione al regime doganale dell'esportazione, sebbene risulti di fatto in modo inconfutabile che tali beni siano stati effettivamente esportati, non rispetta il principio di proporzionalità, apparendo

quindi la condizione di diritto dello stato membro solo formalmente conforme ma in sostanziale contrasto con la Direttiva IVA. La Corte precisa che sussistono solo due fattispecie che, in caso di inosservanza di un requisito formale, possono determinare l'esclusione dell'esenzione: i) quando l'operatore abbia partecipato intenzionalmente a un'evasione mettendo a repentaglio il sistema di funzionamento dell'Iva e, ii) nel caso in cui la violazione abbia come effetto d'impedire che sia fornita la prova certa del rispetto dei requisiti sostanziali.

Brevi note sulla caricazione della merce sull'automezzo



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

La Direttiva 2014/47/UE del 3 Aprile 2014 ha fornito nuove prescrizioni per l'esecuzione dei controlli tecnici sugli autoveicoli adibiti al trasporto di merce, pericolosa e non, al fine di migliorare la sicurezza stradale ed ambientale. L'articolo 13 della Direttiva prevede che "durante il controllo su strada un veicolo può essere sottoposto all'ispezione della fissazione del suo carico a norma dell'allegato III, per accertare che il carico sia fissato in modo tale da non interferire con la guida sicura del veicolo o costituire una minaccia per la vita, la salute, le cose o l'ambiente. I controlli possono essere effettuati per verificare che durante tutte le fasi di operazione del veicolo, comprese le situazioni di emergenza e le manovre di avvio in salita: (i) i carichi possano subire solo minimi cambiamenti di posizione gli uni rispetto agli altri e rispetto alle pareti e superfici del veicolo e (ii) i carichi non possano fuoriuscire dal compartimento destinato alle merci o muoversi al di fuori della superficie di carico". La Direttiva prevede in sostanza che il fissaggio del carico debba essere effettuato in modo tale che lo stesso non interferisca con la guida sicura del veicolo o costituisca una minaccia per sicurezza. Il fissaggio della merce deve tenere conto della distribuzione dei carichi e può

essere effettuato attraverso l'immobilizzazione, il bloccaggio, l'ancoraggio diretto o l'ancoraggio per attrito. Con Decreto ministeriale nr. 215 del 19 maggio 2017 sono state dettate, anche nel nostro ordinamento, le linee guida di evidente derivazione comunitaria per i controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali (e dei loro rimorchi) circolanti nel territorio dell'Unione Europea. Il Decreto si applica ai veicoli a motore ed ai rimorchi progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate. L'articolo 7 del decreto prevede al comma 2 che "le imprese ed i conducenti di un veicolo sottoposto a un controllo tecnico su strada collaborano con gli ispettori e consentono l'accesso al veicolo, alle sue parti ed a tutta la documentazione utile ai fini del controllo" mentre al comma 3 viene stabilito che le imprese (di autotrasporto, n.d.r.) siano responsabili del mantenimento dei propri veicoli in condizioni di sicurezza e conformità, ferme restando le responsabilità del conducente del veicolo. I controlli tecnici su strada avvengono attraverso (a) il controllo dell'ultimo certificato di revisione e l'ultima relazione relativa a un controllo tecnico su strada, se disponibili, tenuti a bordo o le relative attestazioni elettroniche a norma dell'art. 7, comma 1; (b) la valutazione visiva delle condizioni tecniche del veicolo; (c) la valutazione visiva della fissazione del carico del veicolo a norma dell'art. 13 ed (d) i controlli tecnici mediante qualsiasi metodo ritenuto appropriato. In merito proprio al controllo sulla fissazione del carico, l'articolo 13 su richiamato prevede che un veicolo possa essere sottoposto a verifica a norma dell'allegato III, al fine di accertare che il carico sia fissato in modo tale da non interferire con la guida sicura del veicolo o costituire una minaccia per la vita, la salute, le cose o l'ambiente. I controlli possono essere effettuati per verificare, tra l'altro, che durante tutte le fasi di operazione del veicolo, comprese le situazioni di emergenza e le manovre di avvio in salita, i carichi subiscano

solo minimi cambiamenti di posizione gli uni rispetto agli altri e/o rispetto alle pareti e superfici del veicolo e non fuoriescano dal compartimento destinato alle merci o si muovano al di fuori della superficie di carico. In buona sostanza il nostro legislatore ha inteso richiamare pedissequamente gli stessi concetti espressi in sede comunitaria. I principi (pratici) di fissazione del carico sono elencati nell'allegato III al Decreto e prevedono tre categorie di mancanze: lieve (quando il carico è stato fissato correttamente ma potrebbero essere opportuni consigli di prudenza); grave (quando il carico non è stato fissato adeguatamente ed esiste un rischio di movimenti significativi o di ribaltamento del carico o di parti di esso) e pericolosa (quando la sicurezza stradale è minacciata direttamente da un rischio di caduta del carico o di parti di esso o da un pericolo derivante direttamente dal carico o da un pericolo immediato per le persone). Nei casi di mancanze gravi e/o pericolose l'automezzo può essere immediatamente fermato sino alla effettiva rimozione dell'anomalia. L'art. 21 del Decreto prevede che le sanzioni per le violazioni riscontrate siano punite ai sensi dell'art. 79 del codice della strada. E' bene segnalare, in conclusione, che laddove venga accertata la violazione delle norme di cui agli artt. 61 - 62 (massa limite) e 164 -167 (corretta sistemazione del carico sui veicoli) del codice della strada la responsabilità per il corretto fissaggio del carico dovrà essere attribuita al caricatore, ovvero "l'impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto", così come definito dall'art. 2 lett. d del D.lgs. 21.11.2005 nr. 286.

Ancora nebbia per rizzaggio e derizzaggio



avv. Serena Giovidelli

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

La dibattuta questione della natura giuridica delle operazioni di rizzaggio e derizzaggio lasciata opportunamente nella penombra delle accese tematiche portuali è tornata velocemente alla luce in seguito a due recenti pronunce della giurisprudenza amministrativa chiamata ad esprimersi sul punto. E l'impatto, come si temeva, non è stato silente. Come noto l'inquadramento giuridico delle suddette operazioni non ha un rilievo puramente terminologico o meramente giuridico, e forse proprio per questo motivo non si è ancora creato un orientamento consolidato, ma al contrario ha un rilevante e concreto impatto pratico incidendo lo stesso sulla disciplina applicabile. Tant'è che la sua specifica individuazione ha sempre rivestito un tema delicato nel settore. Sussumere invero le operazioni di rizzaggio e derizzaggio nel novero delle operazioni portuali piuttosto che in quello dei servizi portuali determina non solo la legittimità o meno del loro diretto e libero svolgimento da parte dell'Armatore/Vettore, svolgendosi le stesse, a differenza di altre attività rientranti nel ciclo delle operazioni portuali in genere, come noto, proprio e prevalentemente a bordo nave, sotto la diretta responsabilità del Comandante (si consideri del resto che lo stesso termine rizzaggio mutua la sua origine proprio dalle rize ovvero dalle catene con le quali si fissano i rotabili a bordo delle navi) ma anche e soprattutto la loro assoggettabilità o meno alle determinazioni delle competenti autorità marittime. Ebbene con due interventi a distanza di un solo mese tra loro, dopo un lungo ed indeciso percorso giurisprudenziale, il TAR Sicilia a marzo del 2019 con la sentenza n. 875 ed il Tar

Campania poi, con ordinanza cautelare il successivo aprile, hanno espressamente ricondotto le attività di rizzaggio e derizzaggio nell'ambito delle attività portuali – svincolandole quindi dal novero delle operazioni cd. nautiche di bordo nelle quali in passato sono state collocate giustificandone la libera esecuzione da parte del Vettore/Armatore - e più precisamente nel *genus* dei servizi portuali, in questo modo chiarendo i) che il loro svolgimento è quindi subordinato alla autorizzazione amministrativa da parte dell'AdSP e; ii) che l'Armatore/Vettore può eseguirle in regime di autoproduzione in luogo dei lavoratori portuali, così andando in direzione diametralmente opposta rispetto alla giurisprudenza che si attestava nel senso di ritenere che il rizzaggio e derizzaggio: *“ancorchè possano svolgersi solo allorchè la nave è in porto non rientrano nell'ambito applicabilità dell'art. 16 lettera d) della l 84/94 il quale prevede e disciplina l'esercizio delle operazioni portuali da effettuarsi all'arrivo e alla partenza di navi dotate di propri mezzi meccanici e di proprio personale adeguato alle operazioni da svolgere”* (Corte di Appello di Genova 5 aprile 1995). Le pronunce in commento, dunque, si presentano orientate in una chiara direzione che vede da un lato le attività in esame ricondotte nel novero dei servizi portuali esercitabili solo su autorizzazione dell'AdSP, previa verifica dei requisiti necessari (dotazioni, membri dell'equipaggio a ciò formati) laddove nella prima sentenza si legge che: *“il rizzaggio non può essere ricondotto sic et simpliciter alle operazioni portuali in quanto tale attività specialistica è attività necessaria ma a carattere eventuale, poiché non tutte le operazioni di movimentazione merci richiedono attività di rizzaggio: si pensi per esempio al carico delle merci alla rinfusa, il quale si effettua senza rizzaggio (...) il rizzaggio e il derizzaggio si possono ricondurre alla disciplina dei servizi portuali”* (TAR Sicilia), e dall'altro l'estensione della previsione di cui al comma 7 *ter* dell'art. 16 della Legge 84/94 sul

silenzio assenso alle richieste di autorizzazione per lo svolgimento dei servizi portuali, laddove nella parte motiva dell'ordinanza si legge che: *“il regolamento di cui al d.m. 585 del 1995 (...) prescrive l'autorizzazione espressa per le sole operazioni portuali e non anche per i servizi, come quelli in oggetto”* (TAR Napoli). Posto, tuttavia, che l'art. 16 della Legge 84/94 ha precisato che: *“I servizi ammessi sono individuati dalle autorità portuali o, laddove non istituite, dalle autorità marittime, attraverso una specifica regolamentazione da emanare in conformità dei criteri vincolanti fissati con decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione”* e considerato che l'individuazione dei servizi portuali è rimessa alla autonoma individuazione delle singole AdSP da effettuarsi in ragione delle esigenze operative del porto, ad integrazione di quanto già previsto nel DM 132/01, vi è da chiedersi cosa accada laddove nel Regolamento portuale di riferimento le operazioni in commento non siano espressamente individuate come servizi portuali. In questi casi, sarà comunque necessario un provvedimento autorizzatorio per il loro svolgimento? Ritornano ad essere considerate operazioni nautiche? Rientrebbero nel novero delle operazioni portuali dalle quali sono fuggite? Insomma a ben vedere i dubbi aumentano e non sembrano affatto risolti. Non resta pertanto che attendere un ulteriore chiarimento in materia tenuto anche conto dell'impatto che l'una o l'altra impostazione determina anche sotto un profilo puramente lavoristico ed occupazionale comunque inevitabile, riconoscendo o meno che dette attività possano essere svolte solo dai lavoratori portuali ovvero anche a bordo dall'equipaggio e sotto un profilo puramente commerciale laddove l'Armatore/Vettore potrebbe fare a meno di avvalersi delle maestranze di terra.

INDEX

avv. Daniela Aresu <i>Studio Legale Aresu</i>	Ancora sulla qualificazione del rizzaggio e derizzaggio tra autoprodotto, operazioni e servizi portuali	8
avv. Daniela D'Alauro <i>Studio Legale Turci</i>	Novità doganali a seguito della brexit	13
avv. Simona Coppola <i>Studio Legale Garbarino Vergani</i>	Blockchain e smart contract: definizioni e profili di applicazione	1
avv. Francesca D'Orsi <i>Studio Legale D'Orsi</i>	Estratto dal Diritto dei Trasporti	2
avv. Massimiliano Grimaldi <i>Grimaldi Studio Legale</i>	La qualificazione giuridica delle concessioni per la realizzazione o gestione dei porti turistici	5
avv. Serena Giovidelli <i>Studio Legale Cimmino Carnevale De Filipis</i>	Ancora nebbia per rizzaggio e derizzaggio	19
avv. Margherita Pace <i>Studio Legale Associato TDP</i>	Sulla sicurezza ferroviaria – recepimento Direttiva UE n. 2016/798	7
avv. Claudio Perrella <i>Studio Legale LS LexJus Sinacta</i>	Gestire ed assicurare i rischi della supply chain	4
avv. Fabio Pieroni <i>Studio Legale Siccardi Bregante & C.</i>	Il caso Volcafe (Cassazione)	12
dr. Gianbattista Poggi <i>Studio Poggi & Associati</i>	L'esenzione IVA delle cessioni all'esportazione: l'irrilevanza del vincolo doganale	17
avv. Barbara Pozzolo <i>Studio Legale Pozzolo</i>	La sentenza della Cassazione n. 8473/19	15
avv. Chiara Raggi <i>Studio Legale Mordiglia</i>	Il diritto marittimo e le navi autonome	14
avv. Giancarlo Soave <i>Studio Legale Soave</i>	Brevi note sulla caricazione della merce sull'automezzo	17
avv. Cecilia Vernetti <i>Studio Legale Camera Vernetti</i>	Le S.U. di Cassazione: il nuovo orientamento sulla surroga assicurativa	9
avv. Martina Iguera <i>Studio Legale Camera Vernetti</i>	Alcune recenti decisioni giurisprudenziali in materia di RCV per il caso di danneggiamento della merce trasportata a seguito di incendio del mezzo	10
avv. Martina Iguera <i>Studio Legale Camera Vernetti</i>	Nuova elezione del Consiglio Direttivo di AIPAM	11

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

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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



Studio Legale Associato TDP
 Tracci - Dell'Utri Vizzini - Pace
 Via XX Settembre 8/7, 16121 Genova
 Tel 010-261472 - Fax 010-5302782
 Corso Lodi 12, 20135- Milano
 Unilever House, 100 Victoria Embankment,
 London EC4V 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 Trasporti
 mensile di informazione del settore trasporti
 Indirizzo e ufficio postale
 email: info@lextrasporti.com
 Zona Rossa/Via Saccolupo 4/2
 16122 - Genova

ISSN 2284-4827
 Registro presso Tribunale di Genova
 n. 22019 del 24/2/2011
 Direzione e Amministrazione
 Luca Florenzano

Milano



Prossimo numero



Italia in Notte



VISIT OUR WEBSITE
 WWW.LEXTRASPORTI.COM

Shipping and Insurance

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

Mercoledì, 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" ai 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 OW Bunker litigation
 Lo stato dei procedimenti relativi alla OW Bunker

la partecipazione è gratuita - alcuni interventi in lingua inglese



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

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