

LexTrasporti



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

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



ISSN 2284-4627

Estratto dal Diritto dei Trasporti



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

Questo numero speciale di Diritto dei trasporti è dedicato al convegno internazionale sul tema dell'automazione nei trasporti marittimi, aerei e terrestri che si è svolto presso l'Università degli Studi di Cagliari nei giorni 8 e 9 di novembre del 2018. Questo numero speciale della rivista pertanto, è integralmente destinato ad ospitare i contributi degli studiosi che hanno collaborato e partecipato alla realizzazione dell'evento. L'incontro di studi ha concluso il percorso di una ricerca biennale condotta dal Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università di Cagliari e finanziata dalla Fondazione di Sardegna, che ha altresì generosamente ospitato presso la propria sede lo svolgimento dei lavori. Il convegno si è giovato del patrocinio dell'Autorità di sistema portuale «Mar di Sardegna» e del contributo scientifico dell'ISDIT (Istituto per lo Studio del Diritto dei Trasporti). Il convegno e la conseguente raccolta degli scritti hanno inoltre inteso rivolgere l'affettuoso omaggio degli allievi cagliaritari all'opera e all'insegnamento di Leopoldo Tullio, professore di Diritto della navigazione per oltre 13 anni nell'Università di Cagliari. Il tema è stato suggerito dallo sviluppo incessante delle nuove tecnologie applicate ai trasporti di cose e di persone, in particolare con riferimento al fenomeno dell'automazione della conduzione del mezzo, il quale può essere

guidato da un sistema di pilotaggio umano da postazioni remote o essere totalmente affidato alla gestione di un software e degli impatti di questo sulla disciplina giuridica. Tra i lavori di questo convegno, molto interessante è il lavoro di Luca Ancis sulle navi pilotate da remoto e i profili di sicurezza della navigazione nel trasporto di passeggeri. L'intervento ricostruisce il fenomeno dell'automazione nei trasporti partendo dall'impiego massiccio della tecnologia di automazione nel settore militare per arrivare invece al limitato utilizzo dell'automazione nell'ambito del trasporto civile, dove, a parte le limitate eccezioni rappresentate dal trasporto ferroviario sopra e sotto la superficie, il fenomeno tarda ad affermarsi sia per quanto riguarda il trasporto di passeggeri, ma anche per quanto riguarda il trasporto di merci. La navigazione unmanned, ovvero senza pilota e controllata da remoto, nonostante gli indubbi vantaggi economici ed antinquinanti, nonché di sinistrosità - rappresentati dall'assenza di equipaggio, fatica ad affermarsi. Il predetto intervento cerca quindi di comprendere ed analizzare le ragioni di fatto e giuridiche alla base di tale fenomeno. Ed infatti nel predetto intervento si enfatizza che, al di là delle argomentazioni sul minore impatto ambientale, sui miglioramenti dal punto di vista della sicurezza e sulla minore probabilità di atti di pirateria, due sono in realtà i fattori che potrebbero rendere effettivamente appetibile la diffusione di unità autonome o pilotate a distanza. Innanzitutto navi di questo tipo, esattamente come accade per gli UAV militari, potrebbero risultare particolarmente adatte per le operazioni più pericolose o complesse. Consentirebbero infatti di prolungare in

modo significativo i tempi di intervento, e soprattutto di eliminare ogni pericolo di infortunio per l'equipaggio. Se ne potrebbe pertanto ipotizzare il ricorso nelle attività di soccorso con maggiori rischi, per esempio in situazioni di forte inquinamento ambientale o in presenza di principi di incendio, per le attività di controllo alle frontiere o come ausilio delle navi commerciali per le attività di rimorchio e ormeggio. Almeno nel settore civile, tuttavia, lo sviluppo di unità di questo tipo potrebbe ricevere impulso soprattutto da ragioni di carattere squisitamente economico. Per una nave media, infatti, la riduzione della velocità di crociera del 30%, passando per esempio da 21 a 14 nodi, consentirebbe un abbattimento dei costi per il carburante in ragione, almeno secondo le stime più attendibili, del 50% circa, ma l'allungamento dei tempi di viaggio non sarebbe però conveniente per le unità attualmente in circolazione, a fronte delle sue sicure ricadute economiche sull'aumento dei costi per il personale che, per quanto ridotto, continua a rappresentare una delle principali voci di costo d'armamento. L'unico modo per evitare che una significativa riduzione della velocità di crociera provochi maggiori spese è dunque proprio quella di mettere in funzione unità prive di equipaggio. Sullo studio dei veicoli unmanned si sono tenuti diversi studi, tra cui quello intitolato Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks (MUNIN), studio internazionale di carattere multidisciplinare rivolto a verificare la concreta possibilità tecnica, economica e giuridica dell'affidamento di trasporti di linea di lungo raggio, anche intercontinentali, a navi prive di equipaggio per la maggior parte del viaggio. Tale studio ha accertato l'assenza

di ostacoli insormontabili all'entrata in servizio di unità di questo tipo, ma ha riconosciuto, tuttavia, che l'elemento di maggiore complessità continuerà ad essere rappresentato dalle numerose ed importanti attribuzioni che la disciplina - anche di diritto comune - in vigore riserva ai comandanti e agli equipaggi presenti a bordo, soprattutto quelle con implicazioni sull'incolumità delle persone oppure sulla responsabilità verso altri soggetti. Al di là delle ipotesi fantascientifiche, infatti, nessuna nave potrà mai prescindere dall'human interaction. Quest'ultima potrà concretizzarsi nelle onde radio provenienti da una stazione di controllo a distanza, ma anche negli stadi più elevati di automazione non potrà mai mancare del tutto, assumendo quantomeno i connotati delle istruzioni impartite dal programmatore del software di controllo, oppure di volta in volta aggiornate in vista della spedizione da compiere. Nel traffico merci la navigazione unmanned recherebbe comunque dei vantaggi, consentendo all'armatore di ridurre in modo significativo i costi. Considerazioni di questo tipo non valgono tuttavia per il trasferimento di persone. In questo caso, infatti, i risparmi riguarderebbero soltanto il personale di coperta e di macchina che, nonostante la maggiore qualificazione e dunque il maggior costo, è comunque presente a bordo in numeri neppure lontanamente paragonabili a quelli dei marittimi che si occupano dei viaggiatori e della loro ospitalità, provvedendo al regolare funzionamento delle cucine, alla pulizia delle camere, alla vigilanza, all'animazione e così via. Ciò premesso, occorre verificare oltre che la possibilità tecnica, anche quella giuridica. In via preliminare deve tuttavia osservarsi che non sembrerebbe potersi prospettare una incompatibilità assoluta fra gli obblighi di protezione del vettore marittimo e l'esecuzione del trasferimento con mezzi condotti a distanza. A bene vedere l'adempimento del vettore presuppone la soddisfazione di entrambi gli interessi, da un lato l'inoltro a destinazione nei tempi concordati, dall'altro la protezione, ovvero la salvaguardia della persona durante tutto il periodo in cui si trova sotto la sua sfera di controllo. Perché ciò avvenga è tuttavia assolutamente ininfluente che il mezzo sia dotato o meno di equipaggio. Ove la compagnia di

navigazione abbia ritenuto di poter provvedere con macchine del tutto automatiche, o condotte a distanza, non solo al trasferimento ma anche alla protezione delle persone, assumendosene naturalmente anche la responsabilità giuridica, non si potrà certo dire che sussistano insormontabili ostacoli ad un trasporto per acqua senza equipaggio. Ne costituisce conferma il fatto che ormai da anni esistono esempi di trasporto di persone, soprattutto ferroviario di superficie o sotterraneo, attraverso mezzi senza alcun conducente a bordo. Assai più delicato, invece, si rivela il problema della conciliabilità fra il trasporto di persone a mezzo remote ship e i principi che da sempre informano il comando e direzione del mezzo nautico, l'organizzazione e la disciplina della comunità di bordo e soprattutto la responsabilità in ordine alle delicate decisioni da assumere ogni qual volta occorra salvaguardare la vita umana in mare. Buona parte delle norme destinate a regolare il fatto tecnico della navigazione marittima e le conseguenti responsabilità presuppongono la presenza a bordo di un comandante. Oltre alle funzioni inerenti all'aspetto tecnico della navigazione, il comandante è investito di una serie di altri compiti, accumulati dal fatto di tendere ad assicurare le condizioni necessarie per il regolare funzionamento del mezzo e per il buon esito della spedizione. Tutto ciò rende assai difficile pensare che le stesse funzioni possano essere svolte, senza perdere buona parte del loro significato, da un comandante a distanza. Ad esempio, l'attuale tecnologia potrebbe certamente consentire ad un soggetto di controllare direttamente la manovra anche a migliaia di chilometri di distanza, magari da un ufficio che replica esattamente la plancia di comando di quella specifica nave, tuttavia, continuerà ad essere un mero conduttore, essendo costretto a rispondere continuamente alle direttive e alle istruzioni dell'armatore che diversamente da quanto accade a bordo, dove di rado è presente un'altra persona munita dell'abilitazione professionale al comando, potrebbe inoltre in ogni momento dispensare il remote controller, per sostituirlo con altro soggetto magari più duttile o comunque meno resistente alle istanze del suo proponente facendo venire meno uno dei connotati più

caratteristici della posizione di comando. Come correttamente osservato nel lavoro di Luca Ancis, ancora maggiori sono i dubbi circa la compatibilità fra il comando a distanza e la corretta esplicitazione dei principi sottesi alla disciplina dettata in materia di abbandono dell'unità in pericolo e del soccorso in genere. Ed infatti, la scelta fondamentale del nostro sistema è stata in altri termini quella di rendere il comandante arbitro e responsabile unico della gestione dell'emergenza, fino al momento in cui sbarca a terra. Anche in questo caso devono sollevarsi forti dubbi sulla possibilità che il remote controller possa dare corretta applicazione al suddetto principio, anche quando l'unità sia dotata di sensori in grado dare conto con immediatezza e completezza della situazione, e del pericolo in atto, il responsabile del Shore Control Center potrà forse aver anche piena consapevolezza dell'entità del rischio, ma, trovandosi appunto a distanza, potrà solo con superficialità identificare le misure da adottare nel caso concreto. Ancora più evidenti sono le problematiche con riferimento all'obbligo di soccorso in mare che, come noto, può derivare da un provvedimento dell'Autorità amministrativa o dalla volontà della legge. La prima ipotesi è quella che finisce per sollevare minori perplessità riguardo alle navi condotte a distanza. In questo caso, infatti, l'ordine esterno non lascia al comandante ampia discrezionalità, salvo forse il diritto-dovere di sospendere le operazioni quando, una volta raggiunta l'unità pericolante, sia emersa la possibilità di un grave rischio per la stessa nave soccorritrice. Fuori da quest'ultima ipotesi il soccorso è obbligatorio ogni qual volta sia possibile, senza gravi rischi per la stessa unità soccorritrice e per i suoi occupanti, a favore di persone in pericolo di perdersi in mare e in caso di urto (art. 10 Convenzione di Londra del 28 aprile 1989 sul soccorso, e art. 485 c. nav.) appare evidente la delicatezza delle valutazioni affidate al comandante in queste del tutto particolari contingenze. Indipendentemente dall'applicabilità della normativa uniforme o di quella interna, l'esigenza fondamentale da soddisfare, e alla quale deve essere funzionale ogni determinazione del comandante, è quella della salvaguardia della vita umana in mare. Per quanto

professionalmente preparato e dotato di esperienza, il responsabile del Shore Control Center difficilmente potrà avere quella percezione e sensibilità immediate che l'ordinamento ha considerato decisive nell'affidare al comandante la direzione della manovra, l'organizzazione di bordo e soprattutto l'ultima parola nell'adozione delle decisioni più delicate in ordine al soccorso di altre unità e alla fatale determinazione di abbandonare la nave in pericolo. Si condividono quindi le conclusioni dell'intervento di Luca Ancis, solo la spinta economica ci permetterà di studiare meglio il fenomeno, in quanto, fino a che gli armatori non effettuino gli investimenti necessari per l'entrata in funzione di navi del tutto autonome o quantomeno condotte a distanza, non si potrà verificare in concreto la tenuta di una disciplina pensata e formulata con riferimento esclusivo alla navigazione con comandante e equipaggio. Come ben sappiamo, il diritto, anche e soprattutto uniforme, nasce nel mondo e qualunque normativa per quanto consolidata può essere modificata di fronte all'emergenza di situazioni nuove.

Il Programma di lavoro della Commissione europea per il 2020. Anteprema sui trasporti



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

Il punto 39 dell'Accordo quadro sulle relazioni tra il Parlamento europeo e la Commissione europea, punto collocato nella Parte IV rubricata "Collaborazione in materia di procedure e di pianificazione legislativa", stabilisce che la Commissione proceda ad un esame di tutte le proposte pendenti all'inizio di ogni nuovo mandato della Commissione, al fine di confermarle politicamente o di ritirarle, tenendo debitamente conto della posizione del Parlamento. Altre disposizioni relative al ritiro di proposte pendenti sono incluse nell'Accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 2016. La Commissione ha,

dunque, esaminato tutte le proposte in attesa di adozione da parte del Parlamento europeo e del Consiglio per valutare se esse debbano essere mantenute, modificate o ritirate e, nello svolgere tale valutazione, ha verificato se le proposte pendenti risultino effettivamente in linea con le ambiziose tematiche definite, se siano ancora idonee ad affrontare le sfide attuali e possano essere attuate con successo e se sia ragionevole prevederne l'adozione in un futuro prossimo. A seguito della approfondita analisi delle proposte attualmente in attesa di essere approvate dal Parlamento e dal Consiglio, la Commissione ha concluso che 32 di queste debbano essere ritirate. Vediamo, dunque, quali sono, in materia di trasporti, le **proposte che la Commissione intende ritirare** entro il prossimo mese di luglio e quali sono le motivazioni alla base di tale intendimento: 1. COM(2017) 648 final Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 92/106/CEE relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri. La Commissione ritiene che le varie modifiche proposte abbiano finito per snaturare la proposta ed ostacolare il conseguimento degli obiettivi che essa perseguiva. Inoltre, la necessità di aumentare nel trasporto complessivo la quota dei modi di trasporto sostenibili nell'ambito del *Green deal europeo* richiede un maggiore sostegno a favore delle soluzioni multimodali e l'attuale proposta non risulta sufficiente. 2. COM(2014) 28 final Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 in materia di riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli stradali. La Commissione considera la proposta ormai obsoleta, dal momento che la maggior parte del suo contenuto è stata inserita in altri atti già nel frattempo adottati [ad esempio, le disposizioni in materia di informazioni sulla riparazione e la manutenzione adottate dal regolamento (UE) n. 858/2018] o ancora in sospenso [vedasi la COM(2019)208]. Altri aspetti saranno, inoltre, trattati in maniera più esaustiva nel quadro di una nuova proposta relativa alle norme di emissione Euro 7. **E' stata, invece, già decisa l'abrogazione** del Regolamento

(CEE) n. 1108/70, del 4 giugno 1970. Tale regolamento prevede la raccolta di dati relativi alla spesa per le infrastrutture dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile, nonché la raccolta di statistiche sull'utilizzo dell'infrastruttura corrispondente. A norma del regolamento, gli Stati membri devono comunicare regolarmente alla Commissione i dati relativi agli investimenti infrastrutturali; dopo quasi 50 anni, sono tuttavia solo quattro gli Stati membri che ancora forniscono le predette informazioni alla Commissione. Nel frattempo, le definizioni e il testo sono divenuti obsoleti, mentre sono ormai disponibili altre fonti di dati: alcune di natura orizzontale, quali i dati sulle spese del *Forum internazionale dei trasporti* e il sistema *TEN-Tec*, altre di natura più settoriale, come l'indagine di monitoraggio del mercato ferroviario. **Quanto alle nuove iniziative** che la Commissione intende intraprendere, va anzitutto precisato che le stesse si collocano all'interno dei singoli obiettivi strategici preventivamente individuati e nell'ambito dei quali un ruolo cruciale lo gioca il *Green Deal europeo*. Nella COM (2019) 640 final la Commissione evidenzia, infatti, la necessità di accelerare la transizione verso una mobilità sostenibile e intelligente, considerato che i trasporti sono responsabili di un quarto delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE e che l'impatto di tali emissioni è in continua crescita. Nel 2020 la Commissione adotterà, dunque, una *Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente* (iniziativa a carattere non legislativo, prevista per il 4° trimestre 2020), strategia che affronterà questa sfida. In tale ambito, sul rilievo che il trasporto multimodale necessita di un forte impulso che aumenterà l'efficienza del sistema dei trasporti, una priorità sarà quella di trasferire una quota sostanziale del 75% del trasporto interno di merci che oggi avviene su strada alle ferrovie e alle vie navigabili interne; in particolare, le misure necessarie a migliorare la gestione e ad aumentare la capacità del sistema ferroviario e delle vie navigabili interne saranno oggetto di una specifica proposta della Commissione entro il 2021. La Commissione valuterà, inoltre, la possibilità di presentare una nuova proposta di direttiva sui trasporti combinati, affinché tale nuova direttiva

diventi uno strumento efficace a sostegno delle operazioni di trasporto multimodale di merci che comprenda il trasporto ferroviario e per vie navigabili, inclusi il trasporto marittimo a corto raggio ed il trasporto per vie navigabili interne. Sempre nell'ottica di una mobilità più sostenibile, la Commissione prenderà, poi, in considerazione le opzioni legislative per promuovere la produzione e l'utilizzo di combustibili alternativi sostenibili per le diverse modalità di trasporto e procederà, parallelamente, al riesame della direttiva 2014/94/UE relativa all'infrastruttura per i combustibili alternativi. La Commissione si è, invece, già attivata ai fini del riesame del Regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete TEN-T, allo scopo di accelerare la diffusione dei veicoli e delle imbarcazioni a zero e a basse emissioni, tenuto conto del fatto che l'articolo 4 del predetto regolamento prevede espressamente, tra gli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti, la "sostenibilità" attraverso: (i) lo sviluppo di tutti i modi di trasporto in maniera coerente con la realizzazione di trasporti sostenibili ed economicamente efficienti nel lungo termine; (ii) un contributo agli obiettivi di trasporti puliti e a basse emissioni di gas a effetto serra e di carbonio, alla sicurezza dei combustibili, alla riduzione dei costi esterni e alla protezione dell'ambiente; (iii) la promozione di trasporti a basse emissioni di carbonio, con l'obiettivo di ridurre significativamente entro il 2050 le emissioni di CO₂, in linea con i pertinenti obiettivi di riduzione del CO₂ dell'Unione. Quanto alle modalità di riesame del predetto regolamento, l'articolo 54 del medesimo prevede che, entro il 31 dicembre 2023, la Commissione, se del caso previa valutazione degli Stati membri e con l'assistenza dei coordinatori europei, proceda ad un riesame della realizzazione della rete centrale, valutando: a) la conformità della stessa alle disposizioni del regolamento; b) i progressi compiuti nell'attuazione del regolamento; c) i cambiamenti dei flussi di trasporto di passeggeri e di merci; d) lo sviluppo degli investimenti nell'ambito delle infrastrutture nazionali di trasporto; e) la necessità di apportare modifiche al regolamento. Sulla base dei risultati dell'attività di analisi dei dati la cui raccolta ha preso avvio lo scorso mese di

febbraio con la pubblicazione di uno specifico questionario destinato agli *stakeholders* pubblici e privati, la Commissione avvierà nella seconda metà del 2020 i primi passi per la revisione del regolamento. Infine, nello specifico ambito del trasporto aeronautico, la Commissione adotterà la nuova iniziativa *ReFuelEU Aviation - Carburanti per l'aviazione sostenibili* (iniziativa a carattere legislativo, articolo 100, paragrafo 2, e/o articolo 192, paragrafo 1, TFUE) nel quarto trimestre 2020. Ciò osservato, un'altra tipologia di iniziative che la Commissione si appresta a porre in essere e sulla quale appare utile soffermarsi è quella delle **iniziative REFIT**, collocate nell'ambito dell'iniziativa "Legiferare meglio" ed aventi come obiettivo quello della eliminazione della burocrazia e della riduzione dei costi per le imprese attraverso la semplificazione della normativa. Con riguardo alle iniziative REFIT che saranno portate a termine entro il 2020 nel settore dei trasporti, la Commissione procederà: (i) alla valutazione del Regolamento (UE) n. 913/2010 relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (regolamento sui corridoi merci ferroviari), valutazione finalizzata a fornire una panoramica completa dello stato di attuazione del regolamento e degli effetti prodotti. Tale valutazione servirà, inoltre, a stabilire quali ulteriori interventi a livello dell'UE siano necessari per promuovere il trasporto ferroviario di merci. (ii) alla valutazione della direttiva 2005/44/CE relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (direttiva RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità (direttiva che l'Italia non ha ancora recepito sulla argomentazione che il nostro Paese non ha vie navigabili interne direttamente collegate alle vie navigabili interne di altri Paesi membri e che, pertanto, la sua trasposizione è facoltativa). I servizi d'informazione fluviale (RIS) utilizzano le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) a sostegno della sicurezza, dell'efficienza e della compatibilità ambientale del trasporto per vie navigabili interne. La direttiva RIS definisce un quadro per i requisiti minimi e le specifiche tecniche concernenti la fornitura e l'introduzione dei servizi RIS al fine di garantire l'armonizzazione, l'interoperabilità e la compatibilità transfrontaliera dei sistemi RIS degli Stati

membri per le vie navigabili di classe IV o superiore. La valutazione della Commissione riguarderà: a) l'attuazione della direttiva in questione ed i recenti sviluppi organizzativi e tecnologici del settore, in particolare con riguardo alle tecnologie digitali; b) i potenziali margini di semplificazione della procedura di aggiornamento delle specifiche tecniche nell'ambito della direttiva. (iii) alla proroga del Regolamento (CE) n. 906/2009 di esenzione per categoria a favore dei consorzi (esenzione dall'articolo 101 TFUE per alcuni tipi di accordi di cooperazione tra operatori di navi portacontainer), la cui scadenza è stata fissata al 25 aprile 2020 dal Regolamento (CE) n. 697/2014. La proroga per ulteriori quattro anni del predetto regolamento (CE) n. 906/2009 consentirà di continuare a semplificare l'esame della conformità dei consorzi alle regole della concorrenza. (iv) alla valutazione della definizione di "PMI", iniziativa che riguarda la raccomandazione 2003/361/CE della Commissione relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese. In particolare, tale raccomandazione fissa i criteri per stabilire se un'impresa è una PMI (ossia il conteggio degli effettivi, il fatturato/il totale di bilancio e l'indipendenza) ed è applicata dall'1.1.2005, quando ha sostituito la raccomandazione 96/280/CE. Poiché si fa riferimento a questa raccomandazione in oltre 100 atti giuridici dell'UE riguardanti un'ampia gamma di politiche dell'UE, come gli aiuti di Stato, la Commissione precisa che un'eventuale sostituzione terrà necessariamente conto anche di tali riferimenti. (v) alla valutazione della direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida. La valutazione *ex-post* esaminerà in che misura la direttiva ha consentito di migliorare la sicurezza stradale, agevolare la libera circolazione e ridurre le possibilità di frodi. La Commissione analizzerà, inoltre, i progressi tecnici compiuti, ad esempio con riguardo ai veicoli e alla digitalizzazione (patenti digitali). **Infine, vi sono le proposte prioritarie in sospenso**, ossia le proposte che ad avviso della Commissione meriterebbero un'attenzione in via prioritaria nel processo legislativo nel 2020: a) Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica

il regolamento (UE) 2015/757 per tenere debitamente conto del sistema globale di rilevazione dei dati sul consumo di combustibile delle navi; b) Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti; c) Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture; d) Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione); e) Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (CE) n. 261/2004 che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in merito al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli; f) Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione); g) Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti dell'Unione europea; h) Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 2006/1/CE, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada; i) Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante modifica del regolamento (CE) n. 1073/2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus; l) Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo; m) Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014; n) Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse sugli autoveicoli; o) Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO recante modifica della direttiva 2009/103/CE, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità. Ora, rispetto allo scenario sopra illustrato, uno dei temi più rilevanti e sul quale la Commissione intende incrementare gli sforzi è certamente quello dello *shift* modale, nella ormai piena consapevolezza che agevolare lo spostamento (soprattutto) delle merci dalla strada alla ferrovia e alle vie navigabili interne è esigenza urgente e sempre più imprescindibile. In tal senso va letta la Proposta di DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativa a un **Anno europeo delle ferrovie (2021)** presentata dalla Commissione lo scorso 4 marzo. Scopo della proposta di dichiarare il 2021 "*Anno europeo delle ferrovie*" è, infatti, quello di promuovere il trasporto ferroviario in linea con gli obiettivi fissati nella comunicazione della Commissione sul *Green Deal europeo*, anche per quanto concerne la mobilità sostenibile e intelligente. Mediante progetti, dibattiti, manifestazioni, esposizioni e iniziative in tutta Europa, l'Anno europeo delle ferrovie promuoverà il trasporto ferroviario come modalità attraente e sostenibile per spostarsi in Europa presso i cittadini, le imprese e le autorità, sottolineandone in particolare la dimensione unionale ed innovativa. Il 2021 è, inoltre, un anno importante per la politica ferroviaria dell'Unione; sarà, infatti, il primo anno completo di applicazione delle norme concordate nell'ambito del *quarto pacchetto ferroviario* in tutta l'UE, in particolare per quanto concerne l'apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale di passeggeri e la riduzione di costi e oneri

amministrativi per le imprese ferroviarie attive nell'UE. La base giuridica della suddetta proposta è l'articolo 91 TFUE il quale dispone che, tenuto conto degli aspetti peculiari dei trasporti, il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni, stabiliscono ogni utile disposizione ai fini dell'applicazione dell'articolo 90 TFUE; norma, quest'ultima, che stabilisce che gli obiettivi dei trattati sono perseguiti nel quadro di una politica comune dei trasporti. Ora, visto che lo scopo principale della proposta in questione è quello di contribuire ad incrementare la quota di passeggeri e di merci trasportati su ferrovia, tale obiettivo rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 91 TFUE.

Sentenza Corte UE nella causa C- 515/2018 del 24.10.2019 - trasporto per ferrovia aggiudicazione diretta



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

La Corte di Giustizia Europea con una decisione del 24 ottobre scorso, resa nella causa rubricata C-515/2018, ha avuto modo di pronunciarsi in tema di procedure di affidamento in materia di trasporto ferroviario. La sentenza, che come vedremo nel prosieguo riguarda proprio un caso avvenuto nel nostro Paese, appare ad una prima lettura contraddirsi, quasi ad incartarsi, descrivendo due piani interpretativi del regolamento 1370/2007 in tema di affidamento; un piano strettamente procedurale e uno più squisitamente di funzione. In realtà detta pronuncia chiarifica definitivamente, interpretando il dettato normativo dell' art. 7 paragrafi

2 e 4 del regolamento CE n. 1370/2007, quale sia la corretta applicazione dell'affidamento diretto in tema di trasporto ferroviario. Ma entriamo nello specifico della pronuncia partendo dal dispositivo che recita: *'L'articolo 7, paragrafi 2 e 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70, deve essere interpretato nel senso che le autorità nazionali competenti che intendano procedere all'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico di trasporto di passeggeri per ferrovia non sono tenute, da un lato, a pubblicare o comunicare agli operatori economici potenzialmente interessati tutte le informazioni necessarie affinché essi siano in grado di predisporre un'offerta sufficientemente dettagliata e idonea a costituire oggetto di una valutazione comparativa e, dall'altro, ad effettuare una siffatta valutazione comparativa di tutte le offerte eventualmente ricevute in seguito alla pubblicazione di tali informazioni'*. Il caso devoluto alla Corte di Giustizia UE nasce da un ricorso al TAR Sardegna presentato dalla Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in merito alla aggiudicazione diretta nel 2017 a Trenitalia da parte della Regione Sardegna di un contratto di servizio pubblico di trasporto passeggeri per ferrovia. La Regione osservava la procedura dell'art. 7 commi 2, 3 e 4 Regolamento n.1370/2007 per l'aggiudicazione del contratto di servizio, ossia un anno prima (nel 2015) rendeva pubblica l'apertura della gara dando alcune informazioni utili agli operatori interessati (autorità competente, tipo di aggiudicazione, servizi e territori interessati). Successivamente, avendo verificato nel caso specifico l'interesse di tre operatori, ma avendo optato per il prosieguo del già in essere contratto con Trenitalia (che era uno dei tre operatori in questione), rendeva pubblico il nome dell'ente aggiudicatore, la durata del contratto (nel nostro caso 12 anni), la descrizione dei servizi da effettuare nonché dei parametri per la compensazione finanziaria, gli obiettivi di qualità e le condizioni relative ai beni essenziali. L'art. 7 prevede poi al 4° comma che, laddove sia richiesto da

una delle parti interessate l'autorità competente trasmette la motivazione della sua decisione di aggiudicazione diretta. E così effettivamente avveniva. Tuttavia l'Autorità Garante per la concorrenza, avendo verificato che la Regione aveva proceduto con affidamento diretto, dopo aver espletato le formalità relative alla pubblicazione dell'avviso di pre informazione, senza svolgere (o quanto meno specificare) alcuna valutazione comparativa, ma adempiendo unicamente agli obblighi di motivazione, e valutando che lo stesso Ente non avesse fornito le informazioni sufficienti affinché gli operatori economici potessero formulare un'offerta sufficientemente dettagliata, decideva di ricorrere al TAR regionale. Quest'ultimo rimetteva alla Corte di Giustizia la questione sollevata dal Garante e inerente l'interpretazione dell'art. 7 del Regolamento Ce in esame. Con la pronuncia resa ad ottobre, la Corte europea rigetta l'interpretazione estensiva rivendicata dall'Autorità Garante e chiarifica sia la non necessità che l'oggetto della pubblicazione pre-informativa debba riguardare tutti gli elementi necessari alla formulazione di una offerta dettagliata, sia la non necessità che la motivazione dell'affidamento diretto debba prevedere una valutazione comparativa delle offerte. L'Autorità garante della concorrenza nel ricorrere al TAR lamentava essenzialmente che la norma avrebbe dovuto interpretarsi in senso più ampio ed aderente ai principi del libero mercato ferroviario europeo, allo spirito di concorrenza degli operatori sul mercato allo scopo del raggiungimento del risultato in efficienza più utile; una buona intenzione che si va a scontrare però, nello specifico caso, con la lettera della norma e con i lavori preparatori della stessa. Secondo l'interpretazione, risultata alla fine vincente, della Regione Sardegna, sostenuta da Trenitalia, erano stati invece osservati tutti gli adempimenti prescritti nell'ambito di una procedura di aggiudicazione diretta e un'analisi comparativa o un confronto competitivo tra offerte o manifestazioni di interesse eventualmente ricevute sarebbe stata in contrasto con la natura stessa della procedura di aggiudicazione diretta, come prevista dal regolamento n. 1370/2007. Sulla stessa linea la decisione della Corte di Giustizia nella sentenza resa

ad ottobre 2019 che accoglie le difese dell'Ente Regionale e dell'aggiudicatario osservando che la norma non prevede alcuna pubblicazione o comunicazione delle informazioni sull'aggiudicazione che consentano di predisporre un'offerta idonea a essere oggetto di una valutazione comparativa, né prevedono l'organizzazione di una valutazione comparativa delle offerte eventualmente ricevute dopo la pubblicazione di tali informazioni. Secondo la Corte l'art. 7, paragrafo 2, del regolamento n. 1370/2007 si limita ad elencare gli elementi di informazione che l'autorità competente deve necessariamente pubblicare nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, al più tardi un anno prima dell'aggiudicazione diretta e tali elementi di informazione non consentono, di per sé, di preparare un'offerta idonea ad essere oggetto di una valutazione comparativa essendo sufficiente menzionare, al riguardo, che le uniche informazioni sul contratto di servizio pubblico di trasporto di passeggeri per ferrovia che l'autorità competente intende aggiudicare direttamente, contenute in tale disposizione, riguardano i «servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione». Così anche in tema di motivazione della decisione di aggiudicazione diretta la Corte ritiene che *'dal testo stesso di tale disposizione non si può dedurre che detto obbligo rinvii non solo alle ragioni che hanno indotto l'autorità competente a ricorrere ad un'aggiudicazione diretta, bensì anche alle valutazioni quantitative o qualitative delle offerte che l'autorità competente ha eventualmente ricevuto'*. La Corte chiarifica nel prosieguo della sentenza in esame che la normativa persegue lo scopo di individuare due processi di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia definendo la nozione di «aggiudicazione diretta» come l'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico a un determinato operatore di servizio pubblico senza che sia previamente esperita una procedura di gara. Con ciò dicendo la Corte arriva al punto cruciale della questione che è sintetizzabile in una pura e semplice tautologia: l'«aggiudicazione diretta» esclude qualsiasi previa procedura di gara. *'Orbene'* stigmatizza la pronuncia *'qualora le disposizioni dell'articolo 7,*

paragrafi 2 e 4, del regolamento n. 1370/2007 dovessero essere intese nel senso che istituiscono un regime di pubblicità sostanzialmente analogo a quello che caratterizza la procedura di gara e che esse richiedono una valutazione comparativa delle offerte eventualmente ricevute, una siffatta interpretazione porterebbe ad assimilare la procedura di aggiudicazione diretta alla procedura di gara e non terrebbe conto quindi delle importanti differenze che il regolamento n. 1370/2007 prevede riguardo ad esse. In tale contesto, occorre ricordare, come enunciato al considerando 25 del regolamento n. 1370/2007, che tale regolamento si prefigge di definire un quadro giuridico per le compensazioni e/o i diritti di esclusiva per i contratti di servizio pubblico e non di realizzare un'ulteriore apertura del mercato dei servizi ferroviari.[...] Ne consegue che le informazioni pubblicate ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento n. 1370/2007 devono consentire a un operatore economico di contestare, a partire dal momento indicato in tale disposizione, il principio stesso dell'aggiudicazione diretta prevista dall'autorità competente (v., in tal senso, sentenza del 20 settembre 2018, Rudigier, C-518/17, EU:C:2018:757, punti 64 e 66). Sebbene occorra quindi garantire l'effettività di un siffatto diritto di contestazione, nondimeno una contestazione relativa al principio stesso dell'aggiudicazione diretta del contratto di servizio pubblico può essere proficuamente proposta da un operatore economico senza che l'autorità competente sia previamente obbligata a pubblicare o a comunicare agli operatori economici interessati tutte le informazioni necessarie affinché essi possano presentare un'offerta seria e ragionevole'. Tale è l'interpretazione più corretta secondo la Corte di Giustizia UE che ricorda, infine, che in tal senso sono anche orientati i lavori preparatori della normativa in esame quando il legislatore dell'Unione europea non accolse una proposta della Commissione, depositata nell'ambito dei lavori preparatori del regolamento n. 1370/2007, che andava nel senso di una maggiore apertura alla concorrenza. All'epoca, infatti, la Commissione europea aveva avanzato la proposta di prevedere che altri potenziali operatori potessero, nei sei mesi

successivi all'avviso di pre-informazione, presentare all'autorità competente, in via opzionale, un'offerta per mettere in discussione i risultati precedentemente ottenuti dall'operatore in procinto di usufruire dell'aggiudicazione diretta del contratto. Secondo detta proposta, l'autorità competente avrebbe dovuto procedere alla valutazione di tali offerte ed estrinsecare i motivi per i quali non erano state accolte. Tuttavia il legislatore europeo aveva declinato tale proposta preferendo disegnare una norma che non menzionasse assolutamente procedure farraginose di comparazione e valutazione di offerte ricevute dopo la pubblicazione della pre-informazione. Quindi, conclude il Giudice europeo: 'Alla luce dell'insieme delle considerazioni sin qui svolte, occorre rispondere alle questioni poste dichiarando che l'articolo 7, paragrafi 2 e 4, del regolamento n. 1370/2007 deve essere interpretato nel senso che le autorità nazionali competenti che intendano procedere all'aggiudicazione diretta di un contratto di servizio pubblico di trasporto di passeggeri per ferrovia non sono tenute, da un lato, a pubblicare o a comunicare agli operatori economici potenzialmente interessati tutte le informazioni necessarie affinché essi siano in grado di predisporre un'offerta sufficientemente dettagliata e idonea a costituire oggetto di una valutazione comparativa e, dall'altro, ad effettuare una siffatta valutazione comparativa di tutte le offerte eventualmente ricevute in seguito alla pubblicazione di tali informazioni'.

Logistica, trasporto e appalto di servizi di trasporto



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

Le mutate esigenze del mercato hanno comportato per gli operatori del settore dei trasporti un adeguamento strutturale profondo e in continua evoluzione, trasformando i protagonisti dapprima in operatori multimodali per poi diventare operatori logistici. La revisione della figura e della funzione istituzionale dell'impresa di trasporto è stata radicale, ormai non più focalizzata

sull'espletamento del servizio di trasporto, sempre importante ma non più centrale, ma su un'offerta complessa di servizi per conto del mittente. Il coordinamento dei diversi mezzi (e modalità) di trasporto è solo un momento della catena logistica, in cui gli altri anelli sono rappresentati da attività ulteriori, a volte prodromiche al trasporto, a volte successive a esso. L'attività logistica, per sua natura, è comprensiva di una molteplicità di servizi e prestazioni che rendono difficile ricondurre la sua disciplina ad uno specifico contratto tipico. Anche le figure più vicine, il trasporto, il deposito, l'appalto o la somministrazione, non rendono giustizia alle molteplici sfaccettature dell'attività logistica e appaiono inadeguate a descrivere un fenomeno sempre più complesso, da un lato, e dall'altro insufficienti a garantirne un'adeguata regolamentazione. La Logistica può essere definita come "il processo di pianificazione, implementazione e controllo dell'efficiente ed efficace flusso e stoccaggio di materie prime, semilavorati e prodotti finiti e delle relative informazioni dal punto di origine al punto di consumo con lo scopo di soddisfare le esigenze dei clienti" (definizione AILOG, www.ailog.it, riportata da M. Brignardello, I contratti del trasporto, pag.1519). E' di tutta evidenza come il riferimento al deposito, alla somministrazione o al trasporto non appaiano esaustivi in quanto le prestazioni non si esauriscono nella custodia dei prodotti o nel trasporto, ma prevedano tutta una serie di attività accessorie e complementari che vanno dalle operazioni di carico/scarico al monitoraggio dei flussi di merci, al controllo quantitativo/qualitativo delle stesse, al confezionamento e imballaggio. Ogni tentativo di forzare l'attività logistica in schemi contrattuali conosciuti si scontra con la varietà delle attività che la caratterizzano, ma un tentativo deve pur sempre essere fatto, se non altro per individuare una disciplina qualora le parti abbiano (malauguratamente) omissso di prevedere, con una regolamentazione dettagliata, le reciproche obbligazioni (V. formulario offerto da Assologistica "Contratto di fornitura di servizi di logistica integrata, in www.assologistica.it). L'oggetto del contratto di logistica è la prestazione complessa di una serie coordinata e

continuativa di servizi complessivamente considerati, finalizzati a conseguire un opus consistente nell'attuazione del processo di pianificazione implementazione e controllo di tutte le operazioni di movimentazione e immagazzinamento e dei relativi flussi informativi connesse con il flusso totale dei materiali, dell'acquisto delle materie prime fino alla consegna dei prodotti finiti al consumatore finale, al fine di garantire un adeguato livello di servizio a costi ragionevoli (Così testuale G. Benelli, *I contratti del trasporto*, pag.1140 ss.) . Il contratto di logistica è quindi un contratto "atipico" nato dalla volontà delle aziende di demandare a terzi l'attività del loro processo logistico e dalla volontà degli operatori logistici di ampliare il ventaglio dei servizi offerti alla committenza. Da qui l'esigenza di una regolamentazione dettagliata in cui rileva più il risultato finale, l'opus, richiesto dall'azienda, che la descrizione dei singoli servizi che l'operatore logistico deve fornire. In linea generale, la definizione testé menzionata, per molti versi richiama la fattispecie dell'appalto di cui agli artt. 1655 c.c. ed in peculiar modo dell'appalto di servizi (M. Brignardello, cit.), in cui i servizi sono da intendersi come il risultato di un'attività di lavoro piuttosto che come la somma di molteplici attività. In tal senso l'appalto di servizi si dimostra come un contenitore giuridico dai confini assai ampi dove includere fattispecie complesse che sfuggono a ogni tentativo di essere perfettamente inquadrato in tipi legali. I problemi sorgono quando si tratta di stabilire se ed in quale misura, in presenza di una pluralità di servizi, si debbano applicare, con riferimento alle singole prestazioni, le norme sull'appalto o quelle dei contratti cui esse sono riconducibili, ad esempio il trasporto. Si pensi alle norme sulla prescrizione, quando si verta in materia di contratti di trasporto, o di recesso, o di sicurezza sul lavoro e di applicabilità del D.Lgs.81/08, o ancora i principi di solidarietà retributiva e previdenziale nell'appalto, tutte previsioni che fanno ben comprendere come, a seconda della tipologia contrattuale di riferimento, cambino le norme da applicare, così come le conseguenze derivanti dall'applicazione della normativa giuslavoristica in quanto, in caso di appalto il committente imprenditore è (sempre) obbligato in

solido con l'appaltatore ex art. 29 d.lgs. 276/2003, a corrispondere ai lavoratori i relativi trattamenti retributivi e previdenziali. La risposta della giurisprudenza, soprattutto con riferimento a quelle fattispecie in cui vi sia una pluralità di servizi di trasporto, è pressochè concorde nel ritenere che *"al di là del nomen juris utilizzato (contratto di trasporto), il contratto intercorso deve qualificarsi come un appalto di servizi di trasporto in presenza di una serie di trasferimenti collegati e organizzati al raggiungimento di un risultato complessivo al quale le parti si sono reciprocamente obbligate con un unico atto"*. Connotati rivelatori di tale organizzazione sono, normalmente, da individuarsi nella molteplicità e sistematicità dei trasporti, nel carattere di prestazioni continuative, con pattuizione di un corrispettivo unitario, nell'assunzione dell'organizzazione e dei rischi da parte del trasportatore (App.Brescia 14/12/2017, ma anche Cass: 14.7.2015, n. 14670; 13.3.2009; n. 6160, 29.4.1981, n. 2620). Dall'elaborazione giurisprudenziale può evincersi che la differenza tra appalto di servizi e trasporto puro è da rinvenirsi nella pluralità delle prestazioni, che non si sostanziano in trasporti occasionali, bensì collegati al raggiungimento di un risultato complessivo, ininterrotto e complesso; nella durata del rapporto fra committente e appaltatore, altresì caratterizzato da sistematicità, il più delle volte anche da esclusività; dalle modalità di determinazione e corresponsione del corrispettivo, solitamente fissato sulla scorta di un capitolato ovvero in via generale per l'intero servizio commissionato; nell'assunzione del rischio in capo all'appaltatore. Nel trasporto, invece, rilevarebbe la singola attività diretta al risultato, dato che, in quel contratto, *"una parte si obbliga, verso corrispettivo, a trasferire persone o cose da un luogo all'altro"*. Il che significa, in concreto, che il contratto di trasporto non potrebbe essere mai continuativo e, di conseguenza, configurare un rapporto di durata in senso tecnico, in quanto si esaurirebbe nella singola prestazione *"trasporto"* senza soddisfare un interesse durevole del committente. Parimenti, resterebbero estranee al trasporto tutte quelle operazioni accessorie che a volte lo precedono, a volte lo seguono (immagazzinaggio, carico, scarico,

confezionamento, imballaggio etc). Il trasporto, alla pari delle altre prestazioni, è solo strumentale, e non prevalente, rispetto all'insieme, ossia al risultato programmato e perseguito dai contraenti (in senso critico, in dottrina, L.Tullio, *Una fattispecie improponibile. L'appalto di servizi di trasporto*, in Dir.Trasp-1993, pagg.91 ss. In cui l'Autore si chiede se possa esistere un appalto avente ad oggetto servizi di trasporto, seppure espletati in senso continuativo e sistematico, quesito al quale dà risposta negativa in quanto *"se i vari viaggi erano appunto unificati dal requisito di rispondere all'esigenza costante nel tempo del committente di risolvere il problema del trasporto delle sue merci"* questa è proprio l'esigenza tipica cui risponde funzionalmente il contratto di trasporto. Pertanto, l'organizzazione a rischio dell'appaltatore, la esecuzione continuativa del servizio di trasporto, ove non vi sia un quid in più, un opus diverso dal trasporto, non trasforma il contratto di trasporto in contratto di appalto). Tale impostazione, come già detto, non trova il conforto della giurisprudenza più recente. Da ultimo Cass. civ. Sez. lavoro, Sent., (ud. 13-06-2019) 29-07-2019, n. 20413, su un' opposizione, proposta dal committente, avverso l'avviso di addebito relativo ai contributi non versati all'INPS dal vettore, richiesti dall'Inps a titolo solidale, ha confermato l'orientamento espresso dalle corti di merito secondo cui il contratto intercorrente tra le due società, avente ad oggetto servizio di trasporto, fosse un appalto e non mero contratto di trasporto per più viaggi, ritenendo pertanto dovuta la contribuzione ma non le sanzioni civili alla luce dei disposto del D.Lgs. n. 276 del 2003, art. 29. La Cassazione ha, infatti, avuto modo di affermare che costituisce principio consolidato quello secondo il quale è configurabile un contratto di appalto di servizio di trasporto e non un semplice contratto di trasporto, allorchè ci si trovi in presenza " (...) di un'apposita organizzazione di mezzi apprestata dal trasportatore per l'esecuzione del contratto, in relazione all'importanza e alla durata dei trasporti da effettuare. Connotati rivelatori di detta organizzazione sono, normalmente, da individuarsi nella molteplicità e sistematicità dei trasporti, nella pattuizione di un corrispettivo unitario per le diverse prestazioni, nell'assunzione

dell'organizzazione dei rischi da parte del trasportatore (Cass., Sez. 1, 21 marzo 1980, n. 1902; Cass., 29 aprile 1981, n. 2620). La presunzione di esistenza di un unitario contratto di appalto nel servizio di trasporto, anziché di una molteplicità di contratti di trasporto, può essere utilmente invocata qualora le modalità di esecuzione dei trasporti medesimi, e, in generale, il comportamento delle parti, siano tali da evidenziare, a prescindere dai contenuti formale dei negozi predisposti dalle parti, un rapporto contrattuale unico ed onnicomprensivo, caratterizzato da continuità e predeterminazione delle rispettive prestazioni (Cass., 11 maggio 1982, n. 2926)". Il che ridurrebbe la sopravvivenza del contratto di trasporto a mere prestazioni singole e occasionali. E' significativo però notare che la stessa giurisprudenza, anche quando si discuta di appalto di servizi di trasporto applichi, ai corrispettivi non corrisposti, la disciplina della prescrizione annuale di cui all'art.2951 affermando che " Il termine annuale di prescrizione dei diritti nascenti dal contratto di trasporto, previsto dall'art. 2951 cod. civ., trova applicazione anche quando le varie prestazioni siano rese in esecuzione di un unico contratto (misto) di appalto di servizi di trasporto, dovendosi in tale ipotesi far riferimento alla normativa in tema di trasporto per individuare quelle norme che, come la durata della prescrizione, sono intimamente collegate alla concreta tipologia della prestazione" (così Tribunale Roma, 07/01/2019, ma anche Trib. Palermo Sez. III, 17/03/2017, Tribunale Vicenza Sez. stralcio, 08/02/2016, Cass. civ. Sez. I Sent., 18/12/2015, n. 25517 , Cass. civ. Sez. III, 10/06/2015, n. 12087 (rv. 635475). L'interpretazione favorevole al regime dell'appalto, seppure con la specificazione relativa alla prescrizione annuale relativamente ai corrispettivi del trasporto, rende dunque la configurazione del contratto di mero trasporto sempre più limitato a vezioni occasionali con la conseguenza che la riconduzione del contratto all'appalto di servizi di trasporto (e non al trasporto) estende al committente (che può essere anche il vettore in caso di ricorso alla subvezione) una serie di obbligazioni che non sono tipiche del contratto di trasporto ma che, in funzione di tale interpretazione estensiva, rischiano di

avere impatto sotto l'aspetto contributivo, retributivo e assicurativo (v. Cass.cit. n.20413/2019) , nonché sotto il profilo della sicurezza, ai sensi del T.U. 81/2008 (non si dimentichi che la mancata previsione degli oneri di sicurezza comporta la nullità del contratto, e di tale principio la giurisprudenza ha già fatto applicazione in sede di appalto di servizi di trasporto), così come del vincolo della responsabilità amministrativa degli enti ex D.Lgs.231/2001.

Il contratto di ormeggio di yacht include o meno la custodia?



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

La sentenza in commento (n. 342/2020 emessa dal Tribunale di Catania il 27.1.2020) affronta il tema relativo alla responsabilità del cantiere o della marina ove si trova ormeggiata l'imbarcazione da diporto, per il caso di furto della stessa durante l'ormeggio. La pronuncia è di particolare interesse in quanto affronta il tema relativo al contenuto del contratto di ormeggio e alla disciplina ad esso applicabile. Tale contratto è, infatti, un contratto c.d. atipico, ossia non disciplinato dal diritto civile, il cui contenuto è quindi rimesso alla libera contrattazione delle parti (con il solo limite di realizzare interessi meritevoli di tutela per l'ordinamento). Di qui il dibattito, in dottrina e giurisprudenza, circa l'inquadramento del contratto di ormeggio talora nel contratto di locazione di spazio acqueo, talaltra nel contratto di deposito, a seconda del contenuto ricavabile di volta in volta dal contratto, ovvero da altri elementi fattuali, tenuto conto che il contratto di ormeggio è un contratto a forma libera che può concludersi anche per *factia concludentia*. Venendo quindi al disposto della sentenza, va evidenziato che la stessa, si pone nel solco dell'orientamento maggioritario di Cassazione secondo cui il contratto di ormeggio presenta un contenuto minimo essenziale,

consistente nella semplice messa a disposizione ed utilizzazione delle strutture portuali e assegnazione di uno spazio acqueo; tale contenuto può, tuttavia, estendersi anche ad altre prestazioni, quali la custodia del natante o delle cose in esso contenute, ma in tale caso spetterà a chi fonda un determinato diritto, o la responsabilità dell'altro contraente, sullo specifico oggetto del contratto, fornire la relativa prova (cfr. Cass. 3554/2013). Conformemente al predetto orientamento la sentenza del tribunale di Catania in commento ha così stabilito "Nel caso di specie, spetta dunque all'attore dimostrare che il contenuto del contratto si estenda pure alla custodia del natante. Tale prova può ritenersi raggiunta in virtù del regolamento di gestione, prodotto dalla società convenuta. Ebbene, l'articolo 4 del predetto regolamento enumera i servizi portuali garantiti dalla società concessionaria, tra i quali rientra pure la sorveglianza nell'ambito della concessione, anche video. Ancora, l'articolo 8 stabilisce che la Direzione ... disporrà la vigilanza e/o guardiania nell'ambito della concessione... Infine, l'articolo 14 vieta l'accesso agli estranei ai moli ed ai pontili di ormeggio, escluso ospiti o parenti accompagnati dal proprietario dell'unità da diporto ...". Quindi, prosegue il Tribunale "Le disposizioni sopra richiamate sono sufficienti a dimostrare che la società convenuta era tenuta a prestazioni non limitate alla messa a disposizione del posto di ormeggio, ma estese alla vigilanza e custodia del natante". La sentenza conclude quindi che: "il contratto di ormeggio, laddove contempli anche l'obbligo di custodia, richiama non solo la disciplina della locazione, ma anche quella del deposito, sicché, in caso di furto della cosa depositata, il depositario non è esente da responsabilità ove si limiti a dimostrare di avere usato nella custodia la diligenza del buon padre di famiglia prescritta dall'art. 1768 cod. civ., ma deve provare a mente dell'art. 1218 cod. civ. che l'inadempimento sia derivato da causa a lui non imputabile". Nel caso di specie, secondo il Tribunale, tale onere della prova non è stato assolto da parte del cantiere di ormeggio, che pertanto, è stato condannato a risarcire gli assicuratori, surrogatisi nei diritti del proprio assicurato dopo avere corrisposto

a quest'ultimo l'indennizzo conseguente al furto dell'imbarcazione. La sentenza infine ha ritenuto che la limitazione di responsabilità, prevista a favore del cantiere dal regolamento sopra citato, secondo cui *"la società concessionaria non risponde di furti di imbarcazioni o parti di esse"* non fosse applicabile, in quanto clausola vessatoria ai sensi dell'art. 1341 cod. civ. Infatti, secondo il Tribunale *"il regolamento di gestione doveva essere qualificato come condizioni generali di contratto, predisposte da uno dei due contraenti, sicché, in presenza di clausole che prevedono limitazioni di responsabilità, l'efficacia è subordinata alla specifica approvazione per iscritto, che nella fattispecie in esame è mancata, essendo pacifico che il contratto fu concluso in forma verbale"*.

Il Caso Classic Maritime Inc v Limbangan Makmur SDN BHD & Anor [2019] sull'interpretazione delle clausole di forza maggiore



avv. Martina Iguera

Studio Legale Camera Vernetti

m.iguera@slcamera.it

Un Armatore ed un Noleggiatore stipulavano un contratto di noleggio a lungo termine con il quale l'Armatore metteva a disposizione la propria nave dal giugno 2009 ed il Noleggiatore si impegnava ad imbarcare minerali di ferro in Brasile per trasportarli in Malesia. Tuttavia, tra il luglio 2015 e il giugno 2016, contrariamente a quanto contrattualmente stabilito, il noleggiatore decideva di non organizzare sette spedizioni programmate di minerali di ferro. In tale periodo, il 5 novembre 2015, in Brasile, ci fu il crollo del bacino di decantazione di Fundao, e il conseguente sversamento di un grande volume di fanghi tossici sulla valle di Santarém, episodio noto come il "disastro di Fundao", che causò l'impossibilità di imbarcare minerali ferrosi dal Brasile. A

seguito dell'accaduto, l'Armatore citava in giudizio il noleggiatore chiedendo il risarcimento dei noli non goduti e dei danni patiti a causa dei carichi non imbarcati. A loro difesa i noleggiatori invocavano l'esimente della forza maggiore, ritenendo di dover esentati dalla responsabilità ai sensi della clausola 32 contenuta nel charterparty, a mente della quale: *"né la Nave, il suo Comandante o Proprietario, né i noleggiatori, i Mittenti o i Ricevitori dovranno essere ritenuti responsabili per le perdite o i danni, o la mancata consegna, caricazione o inoltro del carico se conseguente a: Atto di Dio ... inondazioni ... frane ... incidenti presso cave o impianti di produzione ... o qualsiasi altra causa che sia fuori dal controllo dei Proprietari, i Noleggiatori i Mittenti o i Ricevitori; quanto sopra a condizione che tali eventi abbiano determinato l'inadempimento di una delle due parti in base al presente charterparty"*. Il proprietario della nave, obiettava che, per poter invocare la clausola 32 ed essere, quindi, esonerato dalla propria responsabilità per inadempimento, il noleggiatore avrebbe dovuto dimostrare che, nel caso in cui non fosse avvenuto il disastro di Fundao, quest'ultimo avrebbe correttamente adempiuto alle proprie obbligazioni ed avrebbe, quindi, imbarcato i carichi stabiliti. Il noleggiatore riteneva, invece, che la clausola 32 fosse una clausola di "forza maggiore" e che, pertanto, sebbene fosse richiesta la prova del nesso causale tra l'evento rientrante nella definizione di forza maggiore (i.e. il disastro di Fundao) e l'inadempimento, non fosse necessario provare anche che il noleggiatore avrebbe imbarcato i carichi se non fosse accaduto il disastro di Fundao. Il giudice di primo grado avallava la tesi dell'Armatore, confermando che l'inadempimento del noleggiatore non fosse attribuibile all'esplosione della cava, bensì ad una decisione, presa mesi prima (almeno con riferimento alle prime tre spedizioni) di non imbarcare ulteriori carichi a causa di un crollo del mercato in Malesia. Tuttavia, il giudice condannava il noleggiatore al pagamento di una somma irrisoria rispetto al danno patito dal proprietario della nave sulla scorta della seguente motivazione. Il giudice riteneva, infatti, che nel caso in cui il proprietario avesse ricevuto un risarcimento di tutto il danno

subito, si sarebbe realizzato un arricchimento senza causa dal momento che, considerata la tragedia verificatasi, il noleggiatore non avrebbe mai potuto imbarcare il carico, né gli sarebbe stato possibile reperirne uno alternativo da altre città del Brasile. Pertanto, l'Armatore non avrebbe mai potuto conseguire il guadagno calcolato per quegli otto carichi visto che cinque carichi, a causa del disastro di Fundao, non avrebbero mai potuto essere imbarcati. L'armatore appellava, quindi, la decisione di primo grado e la Corte di Appello si pronunciava fornendo importanti spunti ermeneutici con riferimento all'interpretazione delle clausole di Forza Maggiore.

La Corte ha, infatti, interpretato la clausola 32 come una clausola di esclusione della responsabilità, la quale può operare a favore di entrambe le parti, e non alla stregua di una clausola di FM che esonera una parte da responsabilità per il solo fatto che l'inadempimento è stato causato da un evento riconducibile alla forza maggiore. Interpretando la clausola in modo letterale, la Corte ha sottolineato che, affinché la clausola possa operare, l'inadempimento contrattuale deve essere stato causato esattamente dall'invocato evento di FM e che, nel caso in cui non fosse occorso l'evento di forza maggiore, la parte avrebbe correttamente adempiuto la propria obbligazione. In caso di operatività della suddetta clausola, il contratto non viene meno, ma la parte inadempiente viene esonerata dalle proprie responsabilità e non è tenuta a risarcire all'altra parte i danni causati dal suo inadempimento contrattuale. Nel caso di specie, dal momento che il noleggiatore non avrebbe comunque imbarcato il carico a causa di un crollo della domanda in Malesia e quindi per un motivo del tutto indipendentemente dal disastro occorso alla miniera, non sussiste alcun evento di FM che abbia causato l'inadempimento e, pertanto, la clausola 32 non opera. La Corte di Appello condannava, quindi, il noleggiatore a corrispondere all'Armatore i danni derivanti dal mancato imbarco del carico, in misura pari al guadagno che avrebbe tratto l'Armatore se il carico fosse stato imbarcato ed il nolo pagato, confermando il principio stabilito nel precedente in *Robinson v. Harman (1848)* in base al quale il soggetto inadempiente

deve risarcire i danni da mancato guadagno causati all'altra parte dal proprio inadempimento. La Corte d'Appello ha, inoltre, colto l'occasione per precisare che la clausola di esclusione della responsabilità in questione è del tutto diversa rispetto ad una Frustration Clause. La necessità di operare il suddetto distinguo sorge dalla circostanza che entrambe le clausole trattano delle conseguenze a livello contrattuale nel caso in cui si verifichi un evento classificabile come FM. Al fine di esplicitare il proprio ragionamento, la Corte di Appello riteneva di effettuare il confronto tra la "exception clause" contenuta nel charterparty di cui sopra con una "frustration clause", ossia una clausola che automaticamente esonera le parti dall'adempimento anche futuro delle proprie obbligazioni (nel caso di specie la n. 21 del formulario "GaFTA" 100 i.e. Grain and Feed Trade Contracts), denominata "the Prohibition Clause", formulata come segue: *"In caso di divieti di esportazione, blocchi, conflitti o qualsiasi atto esecutivo o legislativo posto in essere dal o in nome e per conto del Governo del paese di origine o del territorio dove il porto o i porti di imbarco qui nominati sia/siano situato/i che impedisca il corretto adempimento, questo contratto o qualsiasi porzione inadempita del contratto per la causa di cui sopra, dovranno intendersi cancellati. Nel caso in cui la spedizione risulti impossibile per una delle cause di cui sopra, il venditore dovrà avvisare l'acquirente della causa dell'impossibilità. Se richiesto, il venditore deve fornire la prova a supporto della sua richiesta di cancellazione"*. Come si nota facilmente, entrambe le clausole hanno in comune la caratteristica di elencare una serie di eventi che sono al di là del controllo delle parti (cd. cause di forza maggiore) e disciplinano le conseguenze di tali eventi da un punto di vista contrattuale. La differenza tra i due tipi di clausole attiene all'onere probatorio e alla conseguenza dell'inadempimento. Infatti, per quanto riguarda la Frustration Clause, la parte che intende invocarla non deve dimostrare che, nel caso in cui non fosse intervenuta la causa di forza maggiore, avrebbe potuto adempiere alla propria obbligazione. Inoltre, la Frustration Clause ha l'effetto di una risoluzione contrattuale ed esonera quindi entrambe le parti dall'obbligo di adempiere alle

proprie obbligazioni in futuro. La decisione della Corte di Appello è stata commentata favorevolmente da autorevole dottrina anglosassone. La stessa presenta, infatti, spiccati elementi di novità, quali stabilire che la Clause 32 è una clausola di esclusione di responsabilità e non una clausola di forza maggiore. A tal proposito Simon Rainey QC ha rilevato che non fosse mai stato chiarito in precedenza che queste due categorie non potessero coesistere ma dovessero necessariamente essere alternative. La Corte ha, inoltre, ritenuto che la parte danneggiata, in casi come quello trattato, sia legittimata a richiedere il risarcimento dei danni anche nel caso in cui l'adempimento contrattuale non sarebbe stato in alcun modo possibile a causa di eventi di FM. L'intervento giurisprudenziale della Corte di Appello è stato, senz'altro, molto importante. Tuttavia, dal momento che i noleggiatori hanno richiesto l'autorizzazione ad impugnare la decisione innanzi alla Corte Suprema, non è escluso che la vicenda possa subire ulteriori sviluppi.

Il caso Elin



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

Il trasporto di merce sopra coperta risponde all'esigenza materiale di trovare uno spazio aggiuntivo rispetto a quello di stiva; talvolta l'unico spazio sfruttabile per alcuni tipi di merce. Si pensi ad esempio, in tempi relativamente recenti, al trasporto di yacht, di macchinari o di prefabbricati fuori sagoma (i c.d. *project cargo*) che non potrebbero trovare idonea collocazione in stiva sia per limite relativo di spazio sia per la maggiore difficoltà di movimentare tali pezzi in stiva date le loro dimensioni. La caricazione sopra coperta, se da un lato risolve il problema dello spazio e della relativamente più agevole movimentazione delle merci, presenta, dall'altro alcune problematiche: una maggiore esposizione del carico al rischio della navigazione ed una diversa

valutazione delle condotte del vettore sotto il profilo dell'assolvimento delle obbligazioni contrattuali di questo. In questo contesto si rinvencono spesso utilizzate clausole del tipo *"merce sopra coperta a rischio del caricatore"* e simili. Quali sono le ragioni di tale inserimento e perché non si rinvencono clausole analoghe per la merce in stiva? Uno dei motivi va ricercato nelle c.d. Regole dell'Aja-Visby che disciplinano la stragrande maggioranza dei trasporti via mare. In base a dette Regole (art. III.2), *"il vettore dovrà appropriatamente e accuratamente caricare, maneggiare, stivare, trasportare, conservare, curare e scaricare le merci trasportate"*. Sebbene le Regole non dettino una disciplina specifica per le merci caricate sopra coperta, la definizione che le stesse danno di *"merci"* (le merci, le derrate, i beni, gli articoli di qualunque natura eccetto gli animali) è talmente ampia da includere anche quelle trasportate sopra coperta a meno che, come prevede l'art. I c. delle predette Regole, (i) il contratto di trasporto indichi chiaramente che le merci debbano essere caricate sopra coperta e (ii) le merci vengano, in concreto, trasportate con tale modalità. Ricorrendo i presupposti (i) e (ii) sopra indicati, la merce non si considera più rientrante nella definizione datane dalle Regole dell'Aja-Visby e se questo può, da un lato, far pensare ad obbligazioni meno stringenti per il vettore e, comunque, estranee a quelle previste dal citato art. III.2, certamente - e qui sta la preoccupazione del vettore - la circostanza impedisce a quest'ultimo di invocare le limitazioni di responsabilità previste dalle Regole a sua tutela. Questo è il motivo per cui il vettore cerca di proteggersi inserendo nel contratto di trasporto clausole derogative della propria responsabilità. Sennonché formule simili a quella sopra riportata (i.e. *"merce sopra coperta a rischio del caricatore"*) non sono in genere ritenute sufficienti a fornire al vettore adeguata protezione a fronte di danni o perdite allorché ricorrano negligenza del vettore e/o dei suoi ausiliari o innavigabilità della nave. Il caso in esame (*Aprile SpA, Globtainer Logistique SARL, Algerian Qatari Steel SpA, Danieli & C Officine Meccaniche SpA, AIG Europe Ltd, Assicurazioni Generali, L'Algerienne des Assurances 2A c. Elin Maritime Limited - The Elin* - consultabile per esteso

all'indirizzo

<http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2019/1001.html>) affronta il tema della validità di una di queste clausole di esclusione - più articolata rispetto a quella dianzi citata ma pur sempre volta ad escludere la responsabilità del vettore.



Tra il 2 ed il 6 Luglio 2016 alcuni componenti di grandi dimensioni destinati ad un impianto off-shore, caricati sulla coperta della m/n Elin, venivano persi in mare durante la navigazione, in condizioni meteo avverse, tra i porti di Laem Chabang (Tailandia) e Djen Djen (Algeria). Ne nasceva controversia che vedeva opposte le tesi degli Interessi Carico i quali sostenevano la violazione degli obblighi del vettore relativi alla conservazione del carico e la tesi del vettore che mirava ad escludere la propria responsabilità puntando su apposita clausola inserita in polizza. La pattuizione a base della difesa vettoriale così prevedeva: *"70 colli, come da elenco allegato, caricati sopra coperta a rischio del caricatore e/o ricevitore e/o destinatario; il vettore e/o l'armatore e/o la nave non sono responsabili per perdite o danni comunque derivanti"*. Le Parti concordavano sul fatto che le previsioni della polizza di carico dovessero avere la precedenza rispetto alle Regole dell'Aja-Visby trattandosi di merce caricata sopra coperta ed in quanto tale non ricadente nell'accezione di *"merce"* data dalle Regole come anzi anticipato. Conseguentemente gli Interessi Carico che avevano introdotto il giudizio, non potevano, loro malgrado, contare sulle previsioni delle predette Regole che censurano di nullità qualsiasi clausola, pattuizione o accordo inseriti in un contratto di trasporto che disciplinino la

responsabilità del vettore in maniera diversa da quanto previsto dalle Regole dell'Aja-Visby. Nonostante gli argomenti degli Interessi Carico - secondo i quali l'obbligazione di garantire la navigabilità della nave è inderogabile e la responsabilità del vettore per perdite o danni imputabili a negligenza o innavigabilità non può essere esclusa in alcun modo - il Giudice, accogliendo la tesi del vettore incentrata su una interpretazione strettamente letterale della predetta clausola, ha ritenuto che la stessa fosse formulata in maniera sufficientemente completa e chiara per escludere la responsabilità del vettore per danni o perdite alla merce, qualunque ne fosse la causa. Secondo il decidente è difficile immaginare un'espressione più ampia di *"comunque derivanti"* che - *"nel corso degli ultimi 100 anni"* scrive il Giudice - è divenuta la tipica espressione utilizzata per escludere la responsabilità per negligenza ed innavigabilità. Le domande degli Interessi Carico sono state, dunque, respinte.

Chi ha diritto al rimborso dell'IVA assolta in Dogana?



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

L'Agenzia delle Entrate, con la recente risposta in sede di interpello n. 4/2020, ha chiarito alcuni aspetti relativi alla legittimazione al recupero dell'IVA assolta al momento dell'importazione. In particolare una società di diritto svizzero, operante nel campo del commercio all'ingrosso di materiale ferroso, acquistava beni presso imprese estere e li esportava in Italia, avvalendosi di un rappresentante fiscale italiano. La merce veniva venduta e fatturata al rappresentante fiscale italiano, che si occupava dello sdoganamento e quindi del pagamento dell'IVA al momento dell'importazione. Successivamente il rappresentante fiscale vendeva e fatturava la merce al cliente finale, a cui i beni venivano direttamente consegnati. Trattandosi di operazioni non soggette ad

IVA, il rappresentante fiscale maturava sistematicamente un credito IVA, di cui regolarmente otteneva il rimborso. La società successivamente modificava il proprio iter di vendita in conseguenza del Regolamento di esecuzione (UE) della Commissione europea del 28 aprile 2016 n. 670, che subordinava l'immissione in libera pratica nell'Unione Europea di determinati prodotti siderurgici (tra cui quelli commercializzati dall'istante società) all'esibizione di un documento di vigilanza, rilasciato dalle autorità competenti di uno Stato membro; il suddetto documento veniva negato all'istante società in quanto la medesima non aveva una stabile organizzazione nel territorio dell'Unione Europea. A seguito del predetto diniego, l'istante decideva di vendere direttamente la merce al cliente finale ovvero ad una società italiana, avvalendosi di uno spedizioniere ai fini dello sdoganamento e dell'assolvimento dell'IVA all'atto dell'importazione e sempre di un trasportatore per la consegna. I diritti doganali, nel caso di specie la sola IVA, venivano successivamente addebitati all'istante società. Con un quesito rivolto all'Agenzia delle Entrate, la società chiedeva di sapere quale fosse la corretta modalità di richiesta del rimborso IVA, in quanto l'Agenzia delle Entrate aveva chiarito che: *"I soggetti che hanno una stabile organizzazione in Italia, gli identificati diretti, e coloro che usufruiscono del rappresentante fiscale non possono richiedere il rimborso dell'iva ai sensi dell'articolo 38 bis del D.P.R. del 633/1972 ma devono richiedere il rimborso dell'imposta mediante le modalità previste dall'articolo 38 bis del citato decreto"* (cfr. FAQ n. 40).



L'istante prospettava che l'unico soggetto legittimato a richiedere il rimborso IVA fosse il rappresentante fiscale previa: registrazione della bolletta doganale nella propria contabilità (benché fosse indicato

quale destinatario della merce un soggetto terzo); presentazione della dichiarazione IVA con richiesta di rimborso del credito maturato; dimostrazione, all'atto della richiesta documentale da parte dell'Amministrazione finanziaria, dell'effettivo assolvimento dell'IVA al momento dell'importazione e del successivo addebito della stessa imposta, nonché del relativo pagamento, a carico dell'istante. L'Agenzia delle Entrate, nel fornire il proprio parere, richiama sia l'articolo 70 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633 (c.d. decreto IVA), secondo cui "l'imposta relativa alle importazioni è accertata, liquidata e riscossa per ciascuna operazione", sia l'articolo 56 del decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43 (T.U.L.D.), secondo cui "Ogni operazione doganale deve essere preceduta da una dichiarazione in dogana..."; la suddetta dichiarazione può essere fatta da chiunque presenti in Dogana la merce. Come indicato nella Risoluzione dell'Agenzia delle Entrate 161/2018, l'importazione si considera effettuata all'atto dell'accettazione della dichiarazione d'importazione da parte dell'autorità doganale, che provvede a riscuotere anche la corrispondente imposta; il documento assume così il valore di bolletta doganale ed attesta l'avvenuto pagamento dei diritti o l'adempimento delle formalità richieste. Il debitore d'imposta (soggetto passivo dell'obbligazione doganale) è invece individuato dall'articolo 38 del T.U.L.D., secondo cui "Al pagamento dell'imposta doganale sono obbligati il proprietario della merce ... e, solidalmente, tutti coloro per conto dei quali la merce è stata importata od esportata". In proposito, l'articolo 77 del Regolamento (UE) n. 952 del 2013 precisa che "Il debitore è il dichiarante. In caso di rappresentanza indiretta, è debitrice anche la persona per conto della quale è fatta la dichiarazione in dogana". Per individuare il soggetto obbligato, le disposizioni unionali non fanno riferimento né all'importatore né al proprietario della merce, ma al dichiarante in Dogana e alla mera disponibilità della merce. Il versamento dell'IVA è, quindi, eseguito in Dogana dal proprietario della merce o dal soggetto tramite il quale si effettua l'importazione; spesso infatti, l'importazione viene eseguita attraverso l'intervento di uno

spedizioniere. L'Agenzia richiama, a tal proposito, le disposizioni della Risoluzione ministeriale del 21 dicembre 1990, n. 431354, secondo cui agli effetti IVA il debitore dell'imposta è sempre l'effettivo proprietario della merce e non l'intermediario, che agisce come rappresentante indiretto obbligato al pagamento dei diritti doganali al momento dell'entrata nel territorio doganale, laddove "...l'art. 19 del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633, espressamente dispone che è ammesso in detrazione, dall'ammontare dell'imposta relativa alle operazioni effettuate, quello dell'imposta «assolta o dovuta» dal contribuente in relazione ai beni importati, ove con la locuzione «contribuente» non può che riferirsi all'effettivo importatore, vale a dire al destinatario delle merci quale risulta dalla fattura estera di acquisto, unico soggetto legittimato all'esercizio del diritto di detrazione della relativa imposta. Pertanto, la facoltà del proprietario effettivo delle merci all'esercizio del diritto di detrazione dell'imposta pagata dal mandatario senza rappresentanza, incaricato dell'effettuazione delle operazioni doganali di importazione di beni, trova legittimazione tutte le volte in cui la sua identità venga verificata attraverso il collegamento soggettivo tra il documento doganale e la fattura estera". In linea con il predetto provvedimento, la Corte di Cassazione (cfr. ordinanza n. 2570/2019) ha chiarito che "È obbligato al pagamento dei tributi e diritti doganali evasi anche l'effettivo proprietario della merce, ossia il soggetto in nome o per conto del quale sia stata effettuata l'operazione di importazione, e non soltanto colui che abbia materialmente presentato la merce in dogana rendendo la relativa dichiarazione..., atteso che presupposto dell'obbligazione tributaria è la destinazione delle merci al consumo entro il territorio doganale, e che detta obbligazione sorge a carico di chi abbia realizzato (da solo o con altri) l'immissione della merce al consumo". Alla luce di tali premesse, l'Agenzia delle Entrate conclude che l'unico soggetto legittimato a recuperare l'IVA assolta al momento dell'importazione è il destinatario delle merci che, previa registrazione della bolletta doganale nel registro degli acquisti, può detrarre l'imposta assolta. Rispondendo al quesito proposto, nel caso prospettato

dall'istante società, agli effetti IVA il debitore dell'imposta risulta quindi essere l'acquirente italiano, da cui lo spedizioniere avrebbe dovuto recuperare l'IVA assolta in Dogana, posto che la vendita ha luogo direttamente tra l'istante soggetto estero e la società italiana e non più, come in precedenza, per il tramite del rappresentante fiscale che, quale primo acquirente, correttamente assolveva l'IVA in Dogana e ne chiedeva e otteneva il rimborso.

Incoterms® 2020 le principali novità



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

adistanza di dieci anni dall'ultima revisione, il 1 gennaio 2020 è entrata in vigore l'ultima edizione degli Incoterms® (acronimo di International Commercial Terms), termini utilizzati nelle attività di commercio internazionale che riflettono le business-to-business practices nei contratti di compravendita internazionale e di acquisto della merce. Le Regole Incoterms® sono riconosciute da UNCITRAL, Commissione della Nazioni Unite per il diritto commerciale, come standard globale per l'interpretazione di specifici termini contrattuali. Il lavoro di elaborazione e aggiornamento, durato quasi 3 anni, è stato guidato da un apposito Drafting Group ICC composto da nove membri esperti, di cui cinque legali specializzati in commercio Internazionale e quattro imprese utilizzatrici delle Regole Incoterms®, provenienti da Asia, America e Europa. Al lavoro di revisione hanno partecipato tutti i Comitati Nazionali ICC che, nel corso di questi anni, hanno inviato oltre 3000 tra osservazioni, suggerimenti e commenti che il Drafting Group ha raccolto, analizzato e discusso fino a consolidare un testo approvato a maggioranza. Gli Incoterms®, in generale, descrivono (i) la ripartizione degli obblighi tra venditore ed acquirente (chi fa cosa; ad es. chi organizza il trasporto o l'assicurazione della merce o chi ottiene documenti di spedizione e licenze di esportazione o importazione), (ii) la

distribuzione del rischio (dove e quando il venditore "consegna" la merce, in altre parole quando si trasferisce il rischio dal venditore all'acquirente) e (iii) la ripartizione dei costi (quale parte è responsabile dei costi, ad esempio costi di trasporto, imballaggio, carico o scarico della merce e controllo o costi relativi alla sicurezza). L'impianto complessivo degli Incoterms® 2020 è rimasto sostanzialmente invariato rispetto all'edizione del 2010: il numero complessivo dei termini di resa resta infatti lo stesso (e, dunque 11, di cui 7 multimodali - Rules for any mode or modes of transport - e 4 marittimi - Rules for sea and inland waterway transport) ed immutata rimane anche la ripartizione tra i termini utilizzabili per qualunque tipologia di trasporto, e quelli utilizzabili invece per il solo trasporto marittimo. Anche le finalità e l'impostazione di base secondo cui gli Incoterms regolano l'assunzione di obbligazioni rischi e costi nascenti dal contratto di vendita internazionale, non sono state modificate. Inoltre, come tutte le precedenti versioni anche gli Incoterms® 2020 conservano la loro natura strettamente pattizia, trovando dunque applicazione solo se ed in quanto richiamati dalle parti. A parte gli aggiustamenti stilistici e redazionali, nell'edizione 2020 gli elementi di novità sono dunque relativamente contenuti. Vi sono tuttavia alcune modifiche che meritano senz'altro un esame ravvicinato. Un intervento piuttosto significativo riguarda il termine di resa DAT (delivery at terminal). Nella precedente edizione, si distingueva solo il termine DAT dal termine DAP dove, nel DAT, il venditore consegnava la merce "once unloaded from the arriving means of transport into a "terminal"; mentre, nel DAP il venditore consegnava la merce "when the goods were placed at the disposal of the buyer on the arriving means of transport for unloading". Negli Incoterms® 2020 sono state apportate due modifiche: è stato invertito l'ordine in cui i termini vengono presentati (nell'edizione degli Incoterms® 2020 il DAP viene riportato prima del DPU, mentre negli Incoterms® 2010 il DAT veniva riportato prima del DAP). Inoltre, è stato modificato il nome da DAT (delivered at terminal) a DPU (delivered at place unloaded). Con tale modifica si è inteso sottolineare che il luogo di destinazione può essere qualsiasi

posto e non necessariamente un terminal.



Ovviamente, se il luogo di destino non è un terminal, il venditore deve assicurarsi che vi sia la possibilità tecnica di scaricare la merce. La modifica è stata determinata dalla constatazione che, nella prassi operativa, era invalsa la convinzione che l'incoterm DAT fosse utilizzabile solo nell'ambito di un terminal portuale anche se, nella nota esplicativa degli Incoterms® 2010 era stato precisato che per "terminal" doveva intendersi "qualunque luogo di consegna, coperto o meno, con la possibilità che tale luogo non debba necessariamente coincidere con un terminal". La revisione è stata dunque dettata dal bisogno di chiarire, a livello operativo, la più ampia portata applicativa del termine di resa. Significativa è inoltre la modifica introdotta per la resa FCA. Nell'ambito delle vendite FCA con trasporto via mare, può capitare che il venditore, magari beneficiario di un credito documentario, sia interessato ad ottenere una polizza di carico e, dunque, una bill of lading con una "on board notation". Nel termine FCA, però, la consegna della merce si perfeziona prima che la stessa venga caricata a bordo della nave ed il vettore sarebbe obbligato ad emettere una "shipped" bill of lading o una "received" bill of lading con una on board notation solo quando la merce viene effettivamente caricata a bordo nave. Per risolvere tale criticità, nel termine FCA Incoterms® 2020 si è prevista una nuova opzione: le parti commerciali possono concordare che il compratore istruisca il vettore ad emettere e consegnare una "on board bill of lading" al venditore - dopo il carico della merce a bordo nave - ed il venditore sarà obbligato a inoltrare la bill of lading al compratore utilizzando (di solito) il canale bancario. Con tale indicazione, la ICC ha riconosciuto una esigenza del mercato pur rilevando una teorica incongruità fra il punto di "delivery" previsto dal termine FCA e la

richiesta di una on board bill of lading. Con la resa FCA la consegna viene infatti realizzata al momento dell'affidamento al vettore scelto da parte acquirente; e tale momento di regola precede quello della caricazione a bordo della nave. L'esperienza dei prossimi anni permetterà di comprendere come la novità possa funzionare in concreto e se sarà possibile superare le rilevate incongruenze sul piano operativo. Nella edizione Incoterms® 2020 sono anche rilevanti le novità in materia di copertura assicurativa. Infatti, se nella precedente edizione, nell'ambito di vendite con resa CIP o CIF, il venditore era obbligato a ottenere la copertura minima ("to obtain at its own expense cargo insurance complying at least with the minimum cover as provided by Clauses (C) of the Institute Cargo Clauses (Lloyd's Market Association/International Underwriting Association 'LMA/IUA') or any similar clauses.", negli Incoterms® 2020 sono invece previsti differenti livelli di copertura assicurativa richiesti nei termini CIP (utilizzato in qualsiasi vendita) e CIF (termine di resa utilizzato solo nelle vendite marittime). Si ricorda che le Institute Cargo Clauses (C) coprono un numero definito di rischi mentre le Institute Cargo Clauses (A) coprono tutti i rischi "all risks" (in entrambi i clausolari sono comunque previsti alcune "exclusions"). Nel vendite CIF rimane quindi l'obbligo, in capo al venditore, "unless otherwise agreed, to obtain, at its own cost, cargo insurance complying with the cover provided by Clauses (C) of the Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) or any similar clauses". Nelle vendite CIP, invece, l'obbligo, in capo al venditore diventa quello "unless otherwise agreed, "to obtain, at its own cost, cargo insurance complying with the cover provided by Clauses (A) of the Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) or any similar clauses as appropriate to the means of transport used". Nella nuova edizione degli Incoterms® 2020 è anche prevista la possibilità, a differenza della precedente edizione dei termini di resa, che il trasporto nelle rese FCA/DAP/DPU e DDP venga effettuato non con third-party carriers ma utilizzando mezzi di trasporto propri di venditore (nei termini D) e compratore (nel termine FCA). Da quanto si rileva da questa breve analisi, si preannunciano quindi novità introdotte dalla nuova edizione Incoterms di un

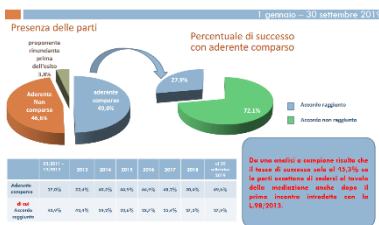
certo rilievo alle quali tutti gli operatori logistici dovranno prestare molta attenzione.

Dati del Ministero sulla Mediazione



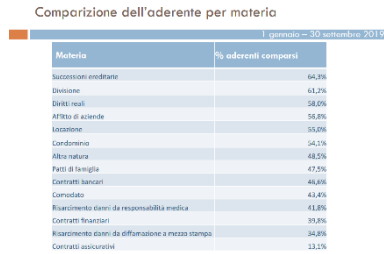
avv. Barbara Pozzolo
Studio Legale Pozzolo
barbarapozzolo@studiolegalepozzolo.it

a distanza di dieci anni dall'introduzione della Mediazione in Italia, procedura fin dall'inizio fortemente osteggiata dagli avvocati e guardata con benevolo disinteresse da parte dei giudici, andiamo ad esaminare i risultati che emergono dalle statistiche pubblicate dal Ministro per l'anno 2019 (al 30 settembre 2019). Si osserva come, in questi anni, l'utilizzo della mediazione sia risultata in crescita - fatta eccezione per l'anno 2012 in cui ne è stata dichiarata l'incostituzionalità - ed i dati confermano che, laddove le parti siano state presenti ed abbiamo proseguito nella mediazione dopo il primo incontro, la percentuale di successo è stata del 50%.

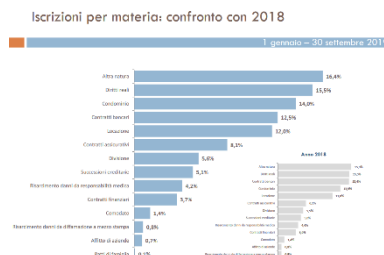


Al riguardo, si deve prendere atto, tuttavia, di come la mediazione sia cresciuta ben al di sotto delle proprie potenzialità, in quanto, in Italia, il tentativo obbligatorio di mediazione, come condizione di procedibilità dell'azione, è ancora limitato a **materie che corrispondono all' 8% circa di tutte quelle oggetto di contenzioso giudiziale**. In tutte le questioni relative ai diritti civili disponibili, invece, le parti possono volontariamente esperire il tentativo di Mediazione e, soprattutto, i giudici possono ordinare alle parti in causa di attivare la mediazione (mediazione demandata, ex art. 5, c.2, D.lgs. 28/2010) e/o proporre una soluzione della controversia basata sull'equità (proposta di conciliazione del giudice, ex art. 185-bis c.p.c.), concedendo la facoltà di accettare o rifiutare l'ipotesi conciliativa. Dall'esame degli argomenti nei quali si registra la maggiore partecipazione, si rileva come le materie relative a successioni ereditarie, diritti reali, affitto di aziende, locazione e condominio siano tra quelle con

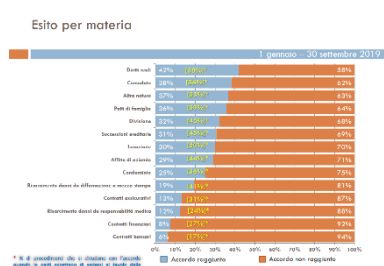
maggior presenza della parte convocata. Fanalino di coda nettamente distaccato, vi è l'adesione in materia di contratti assicurativi, solo il 13% contro il 46% nei contratti bancari. I dati relativi alla comparizione della parte, invitata in mediazione, mostrano un trend sostanzialmente in linea con gli ultimi anni, che si attesta attualmente intorno al 50%, dato questo che, se epurato dalla pressoché totale mancata adesione delle Assicurazioni, risulterebbe assai maggiore.



Quanto alle materie portate in mediazione, le rilevazioni dimostrano come i diritti reali, condominio e contratti bancari siano le materie più trattate e che il dato sia oramai sostanzialmente stabilizzato negli anni, come emerge dal raffronto con l'anno 2018.

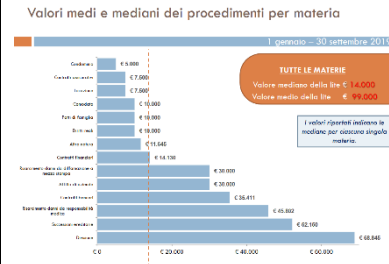


Anche i dati relativi all'esito favorevole, con il raggiungimento dell'accordo in mediazione, in caso di partecipazione della parte convocata, mostrano una tendenza di crescita in positivo. Vero è che il numero degli accordi raggiunti, è ragionevolmente maggiore di quello rilevato dal Ministero, tenuto conto della consuetudine, ormai acquisita dalle parti, al fine di eludere la corresponsione dei compensi all'Organismo, tesa a proseguire la trattativa di componimento del contrasto, successivamente al primo incontro in sede Mediatoria, in via autonoma tra le medesime.

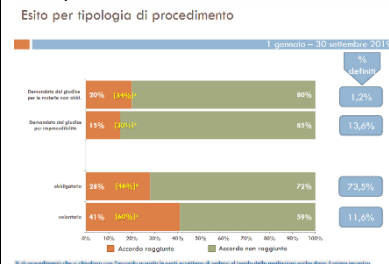


Esaminando i risultati delle mediazioni, osserviamo come le materie che vedono un maggiore successo nel reperimento dell'accordo siano quelle caratterizzate da rapporti tra parenti, nonché quelli relativi alle liti inerenti rapporti contrattuali, destinati a

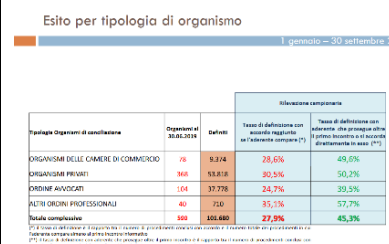
durare nel tempo, dove l'interesse delle parti al raggiungimento dell'accordo è quindi più forte. Se analizziamo i dati, limitando la rilevazione agli accordi raggiunti in caso di partecipazione delle parti **dopo il primo incontro, tramite accordo conciliativo, si attesta la media nell'ordine del 50%**. Di particolare interesse anche le indagini statistiche indicanti il valore medio delle controversie, ove si riscontra, quale valore medio più basso, pari a € 5.000,00, quello relativo alla materia condominiale, mentre il più alto, pari a 70.000,00 €, in materia di divisione.



Il dato relativo all' "avvio" della mediazione, rilevato dal Ministero, mostra come attualmente la quasi totalità (73%) delle procedure siano radicate in quanto c.d. "obbligatoria", mentre si riscontrano il leggero aumento della mediazione volontaria (11% rispetto al 10% del 2018) e di quella delegata dal giudice (pari al 14,8% rispetto al 13% del 2018).



La mediazione volontaria è ancora quella dove si registra la maggior percentuale di raggiungimento dell'accordo pari al 60%. Vengono poi confermati anche i dati relativi alle percentuali di definizione e di successo dei diversi tipi di Organismi di Mediazione: gli Organismi privati sono quelli che definiscono il maggior numero di procedimenti e dove la percentuale degli accordi raggiunti è tra le più alte ad eccezione degli Organismi di "altri ordini Professionali" (con esclusione degli Avvocati), nelle quali tuttavia il numero delle mediazioni trattate è estremamente esiguo (0,7%).



L'esame dei risultati delle statistiche riportate dal Ministero, evidenzia come, negli ultimi anni, il dato delle mediazioni delegate dai giudici abbia avuto un'evidente crescita, dal 2-3% dei primi anni al 15% nel 2019 (dato che non tiene conto dei giudizi transati ed abbandonati dalle parti dopo l'"ordine" del giudice). Da quanto sopra, appare incontestabile come l'istituto della mediazione, volto alla riduzione del numero del contenzioso che affolla i nostri Tribunale, abbia ancora molti margini di miglioramento, sia per quanto riguarda l'ampliamento delle materie da trattare, che l'incremento del ricorso alle mediazioni volontarie delle parti, nonché quelle delegate dal Giudice.

Le "quick fixes": prime modifiche per la modernizzazione del sistema IVA comunitario e per la creazione dello spazio unico europeo



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

Quando nel 1967 con la prima direttiva 67/227 e successivamente con la direttiva 67/228 il Consiglio dell'Unione adottò il sistema IVA comunitario, l'obiettivo era l'istituzione di un sistema IVA definitivo che potesse funzionare all'interno della Comunità Europea con le stesse modalità applicabili dal singolo Stato membro. Non sussistendo ancora le condizioni per istituirlo, allorché nel 1992 le frontiere fiscali tra gli Stati membri vennero soppresse, venne adottato un regime IVA comunitario "transitorio" con la previsione di sostituirlo nel breve periodo con un regime definitivo. Con comunicazione del 07.04.2016 relativa al piano d'azione sull'IVA, la Commissione Europea, preso atto dell'eccessiva complessità del sistema IVA soprattutto per le imprese di piccole e medie dimensioni, con l'obiettivo di: a)

riformare il sistema in modo da renderlo di più semplice applicazione per le imprese, b) ridurre i costi di conformità, più elevati nel mercato unico che in quello nazionale, c) fronteggiare il rischio crescente di frode, d) rendere il sistema più efficiente, cogliendo in particolare le opportunità offerte dalla tecnologia digitale e riducendo i costi di riscossione delle entrate, e) creare maggiore fiducia tra le imprese e le amministrazioni fiscali e tra le amministrazioni fiscali dell'UE, presentava al Consiglio una proposta per un sistema IVA definitivo applicabile agli scambi transfrontalieri tra imprese (B2B) fra Stati membri. Nelle conclusioni dell'08.11.2016, considerati i tempi di attuazione di un sistema IVA definitivo per gli scambi intracomunitari, la Commissione si limitava a proporre alcuni miglioramenti di misure specifiche relative alle operazioni transfrontaliere, con riguardo: i) al ruolo del numero di identificazione IVA nell'ambito dell'esenzione delle cessioni intracomunitarie, ii) al regime delle operazioni di *call-off stock*; iii) alle operazioni a catena e, iv) alla prova del trasporto ai fini dell'esenzione delle operazioni intracomunitarie. Con la direttiva 2018/1910/UE (la "Direttiva") il Consiglio è, quindi, intervenuto modificando la direttiva IVA 2006/112/CE prevedendo **una nuova disciplina per quanto concerne la rilevanza del numero di identificazione IVA nelle cessioni intracomunitarie, nonché per le operazioni call-off stock e per le operazioni di cessioni a catena (le "quick fixes")**. Successivamente, in aggiunta alle disposizioni inserite nella direttiva 2006/112/CE, il Consiglio ha emanato il Regolamento UE 4.12.2018 n. 1912, contenente modifiche al Regolamento UE 15.3.2011 n. 282 in tema di esenzioni connesse alle operazioni intracomunitarie ed il Regolamento UE 4.12.2018 n. 1909, che modifica il Regolamento UE 7.10.2010 n. 904 per quanto riguarda lo scambio di informazioni, ai fini del monitoraggio della corretta applicazione del regime del *call-off stock*. **Con la nuova Direttiva è stato inserito l'art. 17 bis nella direttiva 2006/112/CE mediante il quale sono state introdotte le seguenti modifiche relativamente alle menzionate misure specifiche inerenti le operazioni transfrontaliere.** A) **Numero di identificazione iva nelle cessioni**

intracomunitarie. L'art. 138 della direttiva 2006/112/CE, così come risultante dalle modifiche apportate dalla Direttiva **prevede che gli Stati membri esentino le cessioni di beni spediti o trasportati**, fuori dal rispettivo territorio ma nell'ambito comunitario, dal venditore o dall'acquirente o per loro conto, allorché risultino soddisfatte le condizioni seguenti: a) **i beni siano ceduti a un altro soggetto passivo** (o ente non soggetto passivo) **in uno Stato membro diverso da quello in cui la spedizione o il trasporto dei beni ha avuto inizio**; b) **il soggetto passivo** (o ente non soggetto passivo) **destinatario della cessione risulti identificato ai fini dell'IVA in uno Stato membro diverso da quello in cui la spedizione o il trasporto dei beni ha avuto inizio e abbia comunicato al cedente il proprio numero di identificazione IVA.** Il numero di identificazione assume quindi assoluta rilevanza: **nel caso in cui l'acquirente non indichi al fornitore un numero di identificazione IVA inserito nel VIES, non potranno intendersi rispettate le condizioni per l'applicazione del regime di non imponibilità IVA alla cessione dei beni.** Secondo quanto previsto in Direttiva, il beneficio della non imponibilità risulta, inoltre, escluso allorché il cedente non abbia rispettato l'obbligo di presentazione degli elenchi riepilogativi INTRASTAT (artt. 262 e 263 della direttiva 2006/112/CE) o li abbia presentati non riportando le informazioni corrette relative alla cessione, incluso evidentemente anche il numero di identificazione del cessionario, salvo che questi non sia in grado di giustificare l'inadempimento secondo modalità ritenute idonee dalle autorità competenti. **B) Le operazioni di call-off stock.** Per operazioni di *call-off stock* si intendono quelle operazioni in cui **i beni, in esecuzione di un accordo esistente tra due soggetti passivi, vengono spediti o trasportati da un soggetto passivo** (o da un terzo che agisce per suo conto), **verso un altro Stato membro**, in previsione di **una cessione che avverrà solo in fase successiva e dopo il loro arrivo** a un altro soggetto passivo che ha il diritto di acquisire la proprietà di tali beni. **Dall'01.01.2020 il trasferimento da parte di un soggetto passivo di un bene a destinazione di un altro Stato membro in regime di call-off stock, non viene più considerata una cessione**

intracomunitaria “presunta”, finché non si verifica il **trasferimento del diritto di disporre dei beni da parte del futuro possibile proprietario**. Ferme restando le predette condizioni caratterizzanti l’operazione di cessione call-stock off, alla luce del citato art. 17-bis si è in presenza del regime IVA di *call-off stock* e quindi di **sospensione temporanea ai fini IVA del trasferimento dei beni**, qualora siano soddisfatte contemporaneamente le seguenti ulteriori condizioni: a) il soggetto passivo che spedisce o trasporta i beni **non abbia stabilito la sede della propria attività economica né disponga di una stabile organizzazione nello Stato membro verso cui i beni sono spediti o trasportati**; b) il soggetto passivo destinatario della cessione di beni risulti identificato ai fini IVA nello Stato membro verso cui i beni sono spediti o trasportati e **la sua identità e il numero di identificazione IVA siano noti al soggetto cedente** al momento in cui ha inizio la spedizione o il trasporto; c) il soggetto passivo che spedisce o trasporta i beni **registri il trasferimento dei beni nel registro Intrastat (ex art. 243 p.1) e inserisca nell’elenco riepilogativo (elenchi Intrastat) l’identità del soggetto passivo che acquista i beni** e il numero di identificazione attribuitogli dallo Stato membro verso cui i beni sono spediti o trasportati. Il regime di *call-off stock* prevede che il **trasferimento di beni assuma natura di cessione/acquisto intra-ue** rispettivamente per il soggetto che spedisce i beni e di acquisto per il soggetto che li riceve, **solo nel momento in cui si verifica il trasferimento del diritto di disporre del bene come proprietario o, al più tardi, trascorsi 12 mesi dall’arrivo dei beni nello Stato membro cui sono spediti**. Il trasferimento di beni, inoltre, si considera verificato ai fini IVA nel momento in cui le condizioni non vengano rispettate. La stessa Direttiva (all’art. 1, punti da 4 a 7) prevede che nel caso in cui i beni non risultino ceduti al soggetto cessionario cui erano destinati entro i 12 mesi dal loro arrivo nello Stato membro verso il quale sono stati spediti (o trasportati), detti beni si considerino a fini IVA trasferiti il giorno successivo alla scadenza del dodicesimo mese. La Direttiva prevede, altresì, che non abbia luogo alcun trasferimento se il diritto di disporre dei beni non risulti trasferito e nel caso in cui tali beni siano stati rispediti entro il predetto termine di 12 mesi allo

Stato membro di partenza, sempreché il soggetto passivo che ha spedito (o trasportato) i beni ne indichi la rispedizione nel registro INTRASTAT. Inoltre, se entro il predetto termine il soggetto passivo viene sostituito da un altro soggetto passivo, si considera che non abbia luogo alcun trasferimento al momento della sostituzione, a condizione che risultino soddisfatte tutte le altre condizioni applicabili e che il soggetto passivo cedente indichi la sostituzione nel predetto registro. La Direttiva precisa pure che, se entro il predetto termine anche solo una delle condizioni cessasse di esistere, il trasferimento dei beni si considera avvenuto nel momento in cui la condizione non è più soddisfatta. Infine, nel caso in cui i beni venissero ceduti a soggetto diverso dal previsto cessionario, si considera che le condizioni di sospensione temporanea del trasferimento ai fini IVA risultino cessate immediatamente prima di tale cessione così come, nel caso in cui i beni vengano spediti o trasportati in un paese diverso dallo Stato membro di destinazione, si considera che le condizioni cessino di essere soddisfatte immediatamente prima che abbia inizio la spedizione o trasporto in altro Stato. **C) Le cessioni a catena**. Le cessioni a catena sono quelle cessioni che soddisfano simultaneamente le seguenti condizioni: a) **coinvolgono almeno tre soggetti**, b) hanno ad oggetto **beni spediti direttamente da uno Stato membro ad un altro**, c) hanno ad oggetto **beni spediti direttamente dal primo cedente all’ultimo acquirente della catena**. In base al principio contenuto nel modificato art. 36 bis, qualora nella “cessione a catena” di beni fra i tre soggetti, gli stessi vengano ceduti e siano spediti (o trasportati da uno Stato membro a un altro) direttamente dal primo cedente all’ultimo acquirente, **la spedizione o il trasporto sono imputati unicamente alla cessione effettuata nei confronti dell’operatore intermedio**. **In deroga, la spedizione o il trasporto sono imputati unicamente alla cessione di beni effettuata dall’operatore intermedio se quest’ultimo ha comunicato al cedente il numero di identificazione IVA attribuitogli dallo Stato membro a partire dal quale i beni sono spediti o trasportati**. Per operatore intermedio deve intendersi un cedente all’interno della catena diverso dal primo cedente della catena, che spedisce o

trasporta personalmente il bene o tramite un terzo che agisce per suo conto. **Recepimento a livello nazionale**. Le disposizioni contenute nella Direttiva non sono state ancora recepite dall’ordinamento italiano nonostante l’art. 2 prevedesse che gli Stati membri adottassero e pubblicassero entro il 31 dicembre 2019, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla Direttiva medesima con efficacia dall’1.1.2020. Peraltro, secondo l’Agenzia delle Entrate, le disposizioni della Direttiva potrebbero ritenersi già applicabili anche a livello nazionale, considerato che risulterebbero sufficientemente dettagliate e tali da consentirne la diretta applicazione nelle more dell’adozione del provvedimento di recepimento nell’ordinamento interno, in quanto oggettivamente suscettibili di immediata applicazione, analogamente all’interpretazione dalla assunta dalla stessa Agenzia con la circolare del 31.12.2009 prima del recepimento nel diritto nazionale della direttiva servizi 2006/112/CE inerente il luogo delle prestazioni di servizi, il rimborso dell’imposta sul valore aggiunto ai soggetti passivi stabiliti in altro Stato membro, nonché il sistema comune dell’IVA per combattere la frode fiscale connessa alle operazioni intracomunitarie.

Brevi cenni sulle novità introdotte dal decreto fiscale 2020 in tema di responsabilità del committente



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

nel Decreto Fiscale 2020 sono stata introdotte una serie di disposizioni per contrastare sia il fenomeno dell’omesso versamento IVA sia l’utilizzo di crediti falsi, soprattutto IVA, per il pagamento delle ritenute fiscali e dei contributi previdenziali sui redditi da lavoro dipendente. Gli appalti nel settore dei trasporti (da intendersi in senso lato) sono certamente interessati da tali

disposizioni essendo caratterizzati dal consistente utilizzo di manodopera (*labor intensive*) e dalla sussistenza di debiti nei confronti dell'Erario/INPS derivanti dalle retribuzioni corrisposte. In sintesi, a decorrere dal 1° gennaio 2020, chi affida ad un'impresa (i) il compimento di una o più opere o di uno o più servizi, tramite contratti di appalto, subappalto o rapporti negoziali comunque denominati, (ii) che si svolgono presso le sedi di attività del committente e (iii) con l'utilizzo di beni strumentali di proprietà di quest'ultimo o ad esso riconducibili in qualsiasi forma, (iv) caratterizzati da prevalente utilizzo di manodopera e (v) di importo complessivo annuo superiore a 200.000 euro, è tenuto entro i 5 giorni lavorativi successivi alla scadenza del pagamento a richiedere copia delle deleghe di versamento IRPEF operate sulle retribuzioni dei lavoratori direttamente impiegati nell'esecuzione dell'opera o del servizio. Gli appaltatori (o subappaltatori) dovranno anche inviare una comunicazione contenente i nominativi (oltre ad una serie di ulteriori informazioni) sui lavoratori impiegati. I requisiti per applicare le disposizioni del Decreto Fiscale 2020 sono dunque i seguenti: soglia economica di applicabilità di 200.000,00 euro, prevalente utilizzo di manodopera, opere e servizi che si svolgono presso le sedi del committente e con utilizzo di beni strumentali di proprietà di quest'ultimo. Nel caso in cui l'appaltatore (o subappaltatore) non ottemperi all'obbligo di trasmettere al committente le deleghe e le informazioni sui lavoratori impiegati, ovvero sulla base delle informazioni trasmesse risulti l'omesso o insufficiente versamento delle ritenute, il committente dovrà (i) sospendere, finché perdura l'inadempimento, il pagamento dei corrispettivi maturati sino alla concorrenza del 20% del valore complessivo dell'opera o del servizio ovvero per un importo pari all'ammontare delle ritenute non versate; (ii) darne comunicazione, entro novante giorni, all'ufficio dell'Agenzia delle Entrate territorialmente competente. Queste disposizioni si applicano anche agli appalti, subappalti ed affidamenti in corso, pur stipulati negli anni passati, che presentano i requisiti di cui sopra,

essendo irrilevante il momento della sottoscrizione del contratto. In data 6 febbraio 2020 l'Agenzia delle Entrate, con circolare Prot. n. 54730, ha approvato lo schema del c.d. "DURF" che dovrebbe semplificare l'iter applicativo per i committenti. Il DURF è una certificazione con cui le imprese appaltatrici o affidatarie o subappaltatrici comunicano al committente la sussistenza, nell'ultimo giorno del mese precedente a quello della scadenza prevista, dei seguenti requisiti: (i) essere in attività da almeno tre anni; (ii) essere in regola con gli obblighi dichiarativi; (iii) aver eseguito, nel corso dei periodi d'imposta cui si riferiscono le dichiarazioni dei redditi presentate nell'ultimo triennio, complessivi versamenti registrati nel conto fiscale per un importo non inferiore al 10% dell'ammontare dei ricavi o dei compensi risultanti dalle dichiarazioni medesime; (iv) non avere iscrizioni a ruolo o accertamenti esecutivi o avvisi di addebito affidati agli agenti della riscossione relativi alle imposte sui redditi, all'imposta regionale sulle attività produttive, alle ritenute e ai contributi previdenziali per importi superiori ad euro 50.000 per i quali i termini di pagamento siano scaduti e siano ancora dovuti pagamenti, Mediante la raccolta di questo "DURF" (una sorta di DURC fiscale), i committenti hanno quindi la possibilità di evitare i gravosi obblighi di verifica con riferimento al versamento delle ritenute fiscali per i lavoratori impiegati nell'esecuzione delle opere e dei servizi da parte delle imprese appaltatrici (o subappaltatrici). Come infatti specificato dal comma 5 del nuovo art 17bis del decreto fiscale, gli obblighi previsti dal decreto fiscale a carico dei committenti per gli appalti c.d. "*labour intensive*" non trovano applicazione a fronte di regolare presentazione del DURF da parte delle imprese appaltatrici. Nella circolare del 6 febbraio 2020, l'Agenzia delle Entrate ha specificato che il DURF è messo a disposizione delle imprese a partire dal terzo giorno lavorativo di ogni mese presso un qualunque ufficio territoriale della Direzione provinciale competente ed ha validità di quattro mesi dalla data del rilascio.

Prestazioni di noleggio effettuate nei confronti di soggetti riconducibili alla proprietà dell'imbarcazione da diporto



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

Chiunque faccia una passeggiata nel polo nautico di Marina Genova Aeroporto noterà, e già da molto tempo, la presenza di un Super Yacht di 62 metri, denominato Force Blue. La storia di questa nave è salita alla ribalta a causa della vicenda giudiziaria del presunto *official owner* Flavio Briatore. Vicenda giudiziaria che nell'ottobre scorso ha visto i giudici della Corte d'Appello di Genova confermare la confisca della nave e prosciogliere Briatore, oltre al comandante Ferdinando Tarquini ed ai vari amministratori della società Autumn Sailing Limited, proprietaria ufficiale del megayacht battente bandiera delle Isole Cayman, per intervenuta prescrizione. Volendo brevemente richiamare la vicenda, il Force Blue a partire dall'anno 2005, fu utilizzato nelle acque territoriali italiane come yacht commerciale. La vicenda giudiziaria ebbe inizio quando, nell'ambito dell'operazione "*no boat no crime*" della Guardia di Finanza di Genova, nel maggio 2010, venne sequestrato lo yacht per il reato di contrabbando. In particolare, nel giudizio penale celebrato, l'accusa si basò su due differenti capi: da una parte all'armatore venne contestata la simulazione dell'attività commerciale, simulazione il cui unico scopo si sostanzialmente nel non pagare l'Iva all'importazione e le accise sui rifornimenti di carburante, dall'altra il Force Blue, peraltro registrato alle Cayman come imbarcazione ad uso "*private*", comunque non svolgeva attività commerciale in modo esclusivo. Da questo principio nacquero differenti

piani di contestazioni e difese. Si passò da una pronuncia di dissequestro ad opera della Suprema Corte, con sentenza n.46591 del 15/12/2011, basata sull'accoglimento della tesi dell'erronea applicazione dell'art. 640 p.c. quale norma generale, ma residuale in materia di evasione di imposte (cfr. Sezioni Unite, sentenza 19/01/2011 n. 1235, in base alla quale ogni contestazione di frode fiscale deve essere fatta rientrare nel quadro sanzionatorio stabilito del Dlgs n.74/2000); ad una successiva riconferma del sequestro penale da parte del Tribunale di Genova (Cass. Penale 15/02/2012 n. 14863), per poi intersecarsi nel giudizio di merito con la condanna da parte dei giudici genovesi per il reato di operazioni inesistenti. L'attività commerciale "sbandierata" non collimava con l'uso effettivo ed esclusivo. Il Force Blue nei 5 anni di utilizzo prima del sequestro era stato noleggiato a terzi 221 volte contro le 245 in cui ne aveva beneficiato l'armatore. La vicenda giudiziaria di Briatore subì poi un'inversione di rotta già alla fine del 2018 quando la Cassazione Penale, con sentenza 28/11/2018 n. 53319, confutò gli argomenti di condanna accolti dalla Corte di Appello. In particolare, i Supremi giudici dichiararono inconfidente la sentenza di appello, nella parte in cui basava la tesi dell'accusa soprattutto sulla necessità che l'attività commerciale dovesse essere "esclusiva", contrariamente a quanto nel frattempo previsto da una Circolare emanata, probabilmente sulla scia della vicenda giudiziaria agli onori della cronaca in quel periodo, dalla stessa Amministrazione Finanziaria (Circ. n. 43/2011). La vicenda del Force Blue, così vicino a noi genovesi, ci offre lo spunto di analizzare la normativa fiscale applicabile alle prestazioni di noleggio e/o locazione di uno yacht effettuate nei confronti dell'armatore o dei soggetti a lui riconducibili. L'argomento non è banale perché di estrema attualità ed uso comune nell'ambito dell'attività di charter nautico. Non soltanto Briatore, ma quasi tutti gli armatori, siano essi italiani o esteri, sia di Super Yacht che di imbarcazioni più piccole, nella pratica, difficilmente rinunciano a sfruttare tali assets con la famiglia o gli amici, anche se per periodi limitati di tempo. Invero non sono mancate negli anni le pronunce delle nostre Commissioni Tributarie

chiamate spesso ad emettere sentenze nei confronti di società attive nella locazione di imbarcazioni da diporto. Il filone giuridico è sempre lo stesso (si prenda ad esempio la CTP di Messina - sentenza 402/3/13 del 24 luglio 2013), ossia l'affermazione del carattere illecito che soggiace nella creazione di una società "commerciale" la cui attività sia svolta solo nei confronti dei soci stessi. Da più parti viene richiamato, quale strumento di ausilio, il documento di prassi emanato dall'Agenzia delle Entrate nel 2011. Vediamone a questo punto un approfondimento. La Circolare dell'Agenzia delle Entrate n° 43/E del 29 settembre 2011 al punto 3.3 esamina gli aspetti IVA relativi alle prestazioni di noleggio e locazione effettuate da parte di una società di noleggio di imbarcazioni (imprenditore che esercita attività commerciale) nei confronti dei soci e/o dei loro familiari o affini o a soggetti che possono, in qualche modo, essere ricondotti al soggetto imprenditore (nella fattispecie si vogliono ricomprendere tutti coloro che hanno delle correlazioni con la proprietà). Il punto di partenza è quindi la previsione della liceità generale di tali operazioni nell'ambito dell'attività commerciale svolta. L'argomento è trattato dalla Circolare in relazione alla possibilità, nel caso di esistenza di contratti di noleggio stipulati con controparti riconducibili all'armatore, di applicare l'art. 8-bis del D.P.R. 633/72, il quale prevede un regime di non imponibilità IVA, sia alle cessioni di imbarcazioni sia alle cessioni di beni e alle prestazioni di servizi relativi all'utilizzo delle stesse. Seppur evidente l'impatto economico, si rammenta che nel caso del Force Blue è stata contestata un'evasione di Iva sull'importazione dello yacht pari a 3.6 milioni di Euro. Ricordando preliminarmente che, ai sensi dell'art. 9 della direttiva IVA 112/2006, una attività è considerata economica se è volta a conseguire introiti con carattere di stabilità, e che, con specifico riferimento alle unità da diporto, ai sensi dell'art. 4, comma 5, terzo periodo, lett. a), del d.P.R. n. 633, "*non costituisce comunque attività commerciale la gestione di unità da diporto, da parte di società o enti, qualora la partecipazione ad essi consenta, gratuitamente o verso un corrispettivo inferiore al valore normale, il godimento, personale, o*

familiare del mezzo da diporto ai soci o partecipanti, anche indirettamente, alle suddette condizioni", si può senz'altro affermare che non può considerarsi commerciale: sia l'attività svolta nei confronti dei **soli soci gratuitamente** o ad un **corrispettivo inferiore al valore normale (valore di mercato)**, sia l'attività in cui, sebbene resa a corrispettivi almeno pari a quelli di mercato, **l'IVA detraibile (pagata eventualmente sull'acquisto dell'imbarcazione o su altri beni e servizi), sia di gran lunga superiore a quella addebitata al socio**. Nel caso di attività commerciale, consistente nel noleggio o locazione di imbarcazioni da diporto, svolta **sia nei confronti dei soci sia nei confronti di altri soggetti**, per poter applicare il regime di non imponibilità IVA previsto dall'art. 8-bis del D.P.R. 633/72, occorre verificare la **prevalenza**, ogni anno, dell'attività svolta nei riguardi di terzi facendo riferimento a parametri **oggettivi**. La circolare n. 43 indica poi nel dettaglio anche come effettuare il calcolo della prevalenza, ossia in base:1 **all'ammontare dei corrispettivi** derivanti dall'attività svolta nei confronti di terzi (facendo riferimento **al biennio precedente** se l'impresa è già esistente, in via **preventiva e presuntiva** se l'impresa esiste da meno di due anni). 2 ai **giorni di utilizzo** dell'unità da diporto da parte dei soggetti terzi. Dal 1° gennaio 2013, la riscrittura dell'art. 21 DPR 633/72 ha generato un ampliamento delle casistiche in cui è obbligatorio il rilascio della fattura che interessa le prestazioni di servizi non rilevanti in Italia se effettuate: nei confronti di soggetti passivi debitori d'imposta in un altro Stato dell'Unione ed in relazione alle prestazioni di servizi – anche nei confronti di privati - che si considerano effettuate fuori della UE (operazioni non soggette). Pertanto, con riferimento al primo punto, a parere della scrivente, si pone il problema se debba o meno essere considerato il totale dei corrispettivi annuali, compresi quelli non territorialmente rilevanti in Italia (si consideri che, spesso, gli yacht di grandi dimensioni, durante la nostra stagione invernale, si spostano ai Caraibi per continuare l'attività di noleggio con il clima la favorevole). Infine, qualora non sia stato possibile sancire il principio della prevalenza secondo i criteri quantitativi summenzionati, sempre secondo la Circolare 43, potranno essere oggetto di

valutazione altri elementi utili a far ritenere legittima l'applicazione del regime di non imponibilità. Si tratta della presenza di un broker indipendente per il noleggio, dell'attività di noleggio pubblicizzata sulle riviste specializzate, nonché della prova di aver condotto delle trattative, indipendentemente dal buon esito delle stesse, per la stipulazione dei contratti con i terzi. Alla luce di quanto ora analizzato, volendo ritornare al caso del Force Blue, appare possibile che la Corte d'Appello di Genova, chiamata dalla Cassazione a riscrivere il verdetto emesso nel mese di febbraio dello scorso anno, proscioglia gli imputati dai reati ascritti. Invero, se i criteri sulla prevalenza ora descritti saranno applicati al caso di specie, c'è la possibilità che diano dei risultati positivi in termini di ottenimento della stessa, non essendo sufficiente il solo dato numerico rappresentato dal numero di noleggi effettuati da Briatore (245) raffrontato con il numero di noleggi stipulati con parti terze (221). Attendiamo l'esito della vicenda che ha coinvolto Flavio Briatore, toccando trasversalmente molte tematiche giuridiche e molti ambienti istituzionali (si è volutamente ommesso di chiosare sulle indagini di corruzione coinvolgenti il commercialista dell'imprenditore ed il noto Ex Direttore dell'Agenzia delle Entrate di Genova, in quanto non attinenti al tema giuridico di interesse), a conclusione di un processo che sicuramente, a prescindere dal metodo del "caso per caso" desumibile dalla Circolare 43, sarà preso come riferimento per sancire la liceità o meno di molti comportamenti comunemente attuati.

La prescrizione nelle assicurazioni contro i rischi della navigazione

avv. Andrea Facco

Ghelardi & Associati Studio Legale

facco@ghelass.it



La questione dell'individuazione del termine di prescrizione del diritto all'indennità nelle assicurazioni contro i rischi della navigazione è stata, per la prima volta, affrontata -in un vertenza

avente ad oggetto la copertura del corpo dell'aeromobile- dalla **Suprema Corte di Cassazione** con la sentenza n. 541 del 20 novembre 2019, pubblicata in data **15 gennaio 2020**. In particolare la Corte ha risolto il quesito se la citata prescrizione abbia la durata **annuale** di cui al combinato disposto degli articoli 1020 e 547, comma primo, del codice della navigazione -la cui applicazione alle assicurazioni contro i **rischi della navigazione** è sancita dall'art. 1885 cod. civ- o, invece, quella **biennale** stabilita, **in via generale** in materia di assicurazione, dalla norma di cui all'art. 2952, comma secondo, cod. civ. Il relativo dubbio si è posto solo a partire dal 28 ottobre 2008 per effetto della entrata in vigore della legge di conversione, con modificazioni, del decreto c.d. "*salva Alitalia*" (D.L. 28 agosto 2008 n. 134). Con una modifica al citato Decreto adottata in sede di sua conversione, il legislatore, infatti, ha emendato il secondo comma dell'art. 2952 cod. civ. estendendo -da uno a due anni- la durata del termine di prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di assicurazione fra i quali il diritto all'indennizzo. L'art. 2952 cod. civ. è stato, peraltro, ulteriormente modificato, dapprima, dal D.L. 18 ottobre 2012 n. 179 e, quindi, dalla relativa legge di conversione 17 dicembre 2012 n. 221 per cui attualmente la durata del termine di prescrizione del diritto all'indennizzo è sempre biennale (ad esclusione dei diritti originati dal contratto di assicurazione sulla vita per i quali è previsto un termine di dieci anni). Il tema è di particolare interesse per gli operatori del settore in quanto alcune sentenze di Corti di merito, pur decidendo vertenze attinenti coperture contro i rischi della navigazione, hanno, cionondimeno, ritenuto applicabile il termine generale biennale. Nella sentenza impugnata nel caso in commento, in particolare, la Corte di Appello di Milano e, prima ancora, il locale Tribunale avevano adottato una peculiare interpretazione dell'art. 547 del cod. nav. I primi due commi di quest'ultimo -rubricato "*Prescrizione*"- prevedono, infatti, che: «**1 I diritti derivanti dal contratto di assicurazione si prescrivono con il decorso di un anno. 2 Fermo per il rimanente il disposto dell'articolo 2952 del codice civile, per la prescrizione del diritto al risarcimento dell'assicurato verso l'assicuratore, il**

termine decorre dalla data del sinistro ovvero da quella in cui l'assicurato provi di averne avuto notizia, e, in caso di presunzione di perdita della nave, dal giorno in cui questa è stata cancellata dal registro d'iscrizione». Tribunale e Corte -ricorrendo al "*criterio di specialità*" nell'ambito della stessa norma e, quindi, ritenendo che il secondo comma contenesse una "*normativa speciale*" rispetto a quella del primo- avevano rinvenuto una suddivisione, in tema di prescrizione, tra il «*diritto al risarcimento dell'assicurato verso l'assicuratore*», da un lato, che sarebbe integralmente disciplinato dal secondo comma (e, quindi, quanto alla durata del termine di prescrizione, mediante al rinvio all'art. 2952 cod. civ. ed al termine biennale ivi previsto) e tutti gli altri diritti originati dal contratto di assicurazione, dall'altro, che resterebbero disciplinati dal primo. Proposto ricorso innanzi alla Suprema Corte, il Pubblico Ministero ha chiesto, nelle proprie "*conclusioni*", che la trattazione della vertenza avvenisse in pubblica udienza (e non in semplice camera di consiglio), non avendo rinvenuto alcun precedente della Corte in materia ed attesa la finalità nomofilattica che contraddistingue le decisioni della stessa. Quanto al merito, il Pubblico Ministero ha concluso per l'applicazione del termine annuale in luogo di quello biennale con tre argomentazioni. Il Procuratore -rilevato, innanzitutto, come la copertura dell'aeromobile in esame fosse stata contratta indiscutibilmente contro i rischi della navigazione e tenuto conto del disposto dell'art. 1885 cod. civ secondo il quale «*Le assicurazioni contro i rischi della navigazione sono disciplinate dalle norme del presente capo per quanto non è regolato dal codice della navigazione*»- ha ritenuto applicabile la normativa di cui al Codice della navigazione in applicazione del criterio consacrato nel brocardo *lex specialis derogat generali*. Quanto alla durata del termine di prescrizione, il Procuratore -rilevata la non equivocità del testo di cui al primo comma dell'art. 547 cod. nav. secondo cui «*i diritti derivanti dal contratto di assicurazione si prescrivono con il decorso di un anno*»- ha ritenuto che l'interpretazione da lui conferita alla disposizione sia l'unica consentita dall'applicazione del criterio ermeneutico per l'interpretazione

della legge di cui all'art. 12 delle Disposizioni sulla legge in generale del Codice Civile, le c.d. "preleggi" (secondo il quale «nell'applicare la legge non si può ad essa attribuire altro senso che quello fatto palese dal significato proprio delle parole secondo la connessione di esse e dalla intenzione del legislatore»). Il Pubblico Ministero ha osservato, infine, come la soluzione da esso adottata trovasse riscontro nella più accreditata dottrina. La Suprema Corte (pres. Giacomo Travaglini, rel. Mario Cigna) -al termine della discussione in pubblica udienza- ha deciso per l'applicabilità alla fattispecie del termine annuale di cui all'art. 547 del Codice della navigazione in luogo di quello biennale, applicabile all'assicurazione in generale, ai sensi dell'art. 2952 cod. civ. La Corte ha correttamente notato come l'interpretazione adottata da Tribunale e Corte di Appello fosse contrastante con il sopra indicato principio di cui alle Preleggi in tema di "interpretazione della legge", aggiungendo che, se il legislatore avesse inteso operare la suddivisione quanto alla prescrizione rinvenuta dai precedenti Giudici tra il «diritto al risarcimento dell'assicurato verso l'assicuratore», da un lato, e tutti gli altri diritti originanti dal contratto di assicurazione, dall'altro, l'avrebbe esplicitata chiaramente. In effetti così è avvenuto nel richiamato art. 2952 cod. civ. laddove il legislatore ha tracciato una palese suddivisione tra «il diritto al pagamento delle rate di premio» nel primo comma, da un lato, e «gli altri diritti derivanti dal contratto di assicurazione» nel secondo comma, dall'altro. Tale articolo infatti dispone che «1 Il diritto al pagamento delle rate di premio si prescrive in un anno dalle singole scadenze. 2 Gli altri diritti derivanti dal contratto di assicurazione e dal contratto di riassicurazione si prescrivono in due anni dal giorno in cui si è verificato il fatto su cui il diritto si fonda, ad esclusione del contratto di assicurazione sulla vita i cui diritti si prescrivono in dieci anni». Si noti come, in detto contesto, il legislatore abbia optato, a scanso di ogni possibile equivoco, per l'utilizzazione delle parole «si prescrive» e «si prescrivono» rispettivamente nel primo che nel secondo comma. Il Supremo Collegio ha anche evidenziato come il richiamo di cui alle parole «fermo per il rimanente il disposto dell'articolo 2952 del codice civile» contenuto nel

secondo comma dell'art. 547 cod. nav. non possa riferirsi alla durata del termine di prescrizione in quanto disciplinata dal primo comma o al momento di decorrenza della prescrizione del diritto indennitario, in quanto disciplinato dal secondo comma bensì soltanto agli aspetti di tale istituto non specificamente e direttamente disciplinati da tali commi e, quindi, al decorso del termine di prescrizione nell'assicurazione della responsabilità civile (terzo comma dell'art. 2952 cod. civ.) nonché -sempre in relazione all'assicurazione della responsabilità civile- alla sospensione dello stesso (quarto comma di tale articolo) ed, infine, al rapporto tra l'assicuratore e l'eventuale suo riassicuratore (quinto comma). I Giudici della Cassazione hanno, infine, osservato come l'interpretazione dei Giudici del merito non poteva essere nelle "intenzioni del legislatore" per la semplice constatazione che quando l'art. 947 del cod. nav. è entrato in vigore -ovvero nell'anno 1942 e fino al 28 ottobre 2008 ovvero a partire dalla data di entrata in vigore del legge di conversione, con modificazioni, del citato decreto c.d. "salva Alitalia"- la durata della prescrizione era annuale tanto per l'art. 947 cod. nav. quanto per l'art. 2952 cod. civ. e, quindi, una tale suddivisione non poteva avere alcuna ragione di esistere. La Suprema Corte ha, dunque, statuito che alla luce di quanto previsto dalle predette disposizioni in materia di contratto di assicurazione concernente la navigazione aerea (e marittima), il termine di prescrizione per tutti i diritti derivanti da detto contratto è quello annuale. Ricordato che il caso risolto dalla Cassazione era relativo ad una fattispecie di assicurazione del corpo dell'aeromobile, è opportuno segnalare che si profila una distinta -ma collegata- questione circa la durata del termine di prescrizione nelle **assicurazioni per gli infortuni di volo**. Ancorché la normativa disciplinate tale copertura sia quella esaminata dalla Corte di Cassazione nel caso in commento con conseguente identità di conclusione quanto alla durata della prescrizione, in alcune vertenze è stato, tuttavia, sostenuto che per l'assicurazione degli infortuni la conclusione dovrebbe essere diversa, essendo applicabile il termine biennale. I sostenitori di tale tesi richiamano una - non condivisibile- dottrina in base alla

quale la citata conclusione sarebbe imposta dall'avvenuta soppressione da parte degli artt. 17, primo comma, e 18 D. Lgs. n. 9 maggio 2005 n. 96 dell'obbligo per il vettore aereo di assicurare i passeggeri contro gli "infortuni" e della conseguente abrogazione del Capo I del Titolo IV del Libro Terzo della Parte II del Codice della navigazione ovvero del complesso di norme dettate al fine di disciplinare alcuni aspetti -nessuno dei quali, peraltro, attinente alla prescrizione- del rapporto assicurativo costituito in adempimento di detto obbligo. Come noto, con la c.d. *Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione* il legislatore ha, tra l'altro, sostituito l'obbligo per il vettore aereo di assicurare i passeggeri contro gli "infortuni" con quello di assicurazione della responsabilità civile del medesimo vettore. In particolare, la citata dottrina si basa su di una peculiare interpretazione dell'art. 1885 cod. civ. ai sensi del quale «Le assicurazioni contro i rischi della navigazione sono disciplinate dalle norme del presente capo per quanto non è regolato dal codice della navigazione». Per tale dottrina l'espressione «per quanto» si riferirebbe non già agli "aspetti" relativi al contratto di assicurazione regolati dal codice della navigazione (tra cui la prescrizione) bensì ai "tipi" di contratto di assicurazione aeronautica previsti dallo stesso. La conseguenza tratta dalla citata dottrina da una tale interpretazione, dunque, è che -non prevedendo più il codice della navigazione il "tipo" di contratto di assicurazione contro gli "infortuni di volo" dei passeggeri- al termine di prescrizione al diritto all'indennizzo di detto contratto si applicherebbe, allora, la durata biennale. Ad avviso di chi scrive, l'erroneità di detta interpretazione risiede, nuovamente, nella violazione del criterio ermeneutico per l'interpretazione della legge di cui all'art. 12 delle "preleggi". L'interpretazione del disposto dell'art. 1885 cod. civ. secondo il "senso fatto palese dal significato proprio delle parole secondo la connessione di esse" conduce, infatti, a ritenere che l'espressione nello stesso contenuta «per quanto non è regolato dal codice della navigazione» si riferisca agli "aspetti" della disciplina del contratto e, quindi, anche alla prescrizione e non già ai "tipi" di contratto. Se il legislatore avesse inteso

adottare l'interpretazione sostenuta dalla citata dottrina, esso avrebbe verosimilmente sostituito la sopra indicata espressione «per quanto non è regolato» con quella «i contratti di assicurazione contro i rischi della navigazione non previsti nel codice della navigazione sono disciplinati dalle norme del presente capo». Una recente sentenza della Corte di Appello di Milano ha, peraltro, confermato che il venir meno dell'obbligatorietà dell'assicurazione infortuni passeggeri - con sua conseguente trasformazione in un'assicurazione facoltativa - non ne ha, comunque, alterato la natura di assicurazione contro i "rischi della navigazione" -quali definiti dal combinato disposto dei tuttora vigenti artt. 521 e 1020 cod. nav.- e non ha reso, per l'effetto, inapplicabili ad essa la disposizione dell'art. 1885 cod. civ. ed il rinvio in questo contenuto, i quali devono ritenersi tuttora pienamente operanti. Tale sentenza ha, inoltre, ritenuto irrilevante -a fini della determinazione della durata del termine di prescrizione al diritto all'indennità nell'assicurazione degli infortuni di volo- la qualità del soggetto contraente la polizza (sia esso esercente o meno). In conclusione, qualora prestata contro degli *infortuni* suscettibili di verificarsi in occasione ed a causa della caduta al suolo di un *aeromobile* e, dunque, nel corso della "navigazione" di questo, come codicisticamente delimitata, l'assicurazione infortuni aeronautici deve ritenersi un'«assicurazione contro i rischi della navigazione» con conseguente applicabilità alla stessa della normativa dettata dal *Codice della navigazione* e, quindi, il diritto all'indennizzo deve ritenersi soggetto al termine annuale di *prescrizione* previsto dall'art. 547 cod. nav.

The 'CMA CGM LIBRA' Passage Planning & Unseaworthiness – The Court of Appeal decision



avv. Richard Gunn
Reed Smith Lawfirm
RGunn@ReedSmith.com



avv. Konstantinos Bachxevanis
Reed Smith Lawfirm
KBachxevanis@ReedSmith.com

The Court of Appeal upheld the decision of the Admiralty Judge in *The "CMA CGM LIBRA"* in that a defective Passage Plan can render a vessel unseaworthy notwithstanding that the defect stemmed from navigational decisions. Any such error is attributable to the carrier/owner and constitutes a failure by the owner/ carrier to exercise 'due diligence' before and at the commencement of the voyage to make the vessel seaworthy under the Hague/Hague-Visby Rules. This ruling represents a significant shift of the risk of loss caused by navigational mistakes away from cargo interests and onto Owners' via their mutual P+I Clubs **Introduction** On 4 March 2020, the Court of Appeal handed down its decision on the Owners' appeal against the earlier decision of the Admiralty Judge, Teare J., which was to the effect that the *CMA CGM Libra* ("Vessel") was causatively unseaworthy on account of a defect in her Passage Plan. It also confirmed that the Owners through the masters negligence did not exercise 'due diligence' to make the Vessel seaworthy by virtue of the nature of the non-delegable duty of care which applies before the commencement of the voyage. **Summary of salient facts relevant to the appeal** The legal case at first instance and subsequently at the Court of Appeal followed the grounding of the Vessel on an uncharted shoal off the approaches to Xiamen in China. Owners incurred expenditure in refloating the Vessel and claimed contribution in GA on the basis that the shoal was unknown and in any event to the extent the master should not have left the channel, this was an error in navigation on which they were entitled to rely having exercised due diligence. All of Cargo's arguments such as incompetence, fatigue, uncorrected charts etc were rejected by the Judge. Nevertheless the Vessel was found in the first instance by Teare J to be causatively unseaworthy because her Passage Plan was defective in that, among others, it did not: - provide a record of a Preliminary Notice to Mariners that warned mariners that "numerous depths less than the charted exist within and in the approaches to Xiamen Gang", listing the "most significant", none of which however was in or close to the fairway (and despite being permanently marked on the chart in accordance with the chart

correction requirements of the UK Hydrographic Office); and/or - properly mark on the chart "no go areas". The Judge had found that if this note had been on the chart then the master would not have left the channel and it followed he would not have run aground on the unmarked shoal. Furthermore he found: (I) a defective Passage Plan amounts to unseaworthiness. He assimilated the situation to that of an uncorrected chart and, in applying the *McFadden* test of unseaworthiness, he found the Owners culpable. In doing so, the Judge rejected the Owners' submission that passage planning is part of navigation and not in itself an aspect of seaworthiness; and (II) although the Owners themselves had exercised due diligence in the sense that their systems were adequate, the negligent failure of the Master/ Second Officer to prepare a proper Passage Plan amounted to lack of exercise of "due diligence" by the Owners because seaworthiness under the Hague Rules as a matter of English Law is a non-delegable duty of the carrier. The Owners appealed against both above rulings. **Issues on the Appeal** In the appeal, the Owners argued that the cases demonstrate that for a vessel to be unseaworthy at the outset there must be something wrong with the vessel itself either through its equipment, its stowage or its machinery. The causative defect needed to be of an attribute of the vessel. There is no case where a passage plan or "navigational" decision rendering a vessel unseaworthy has even been argued let alone found. Owners submitted that the art of 'passage planning' is an aspect of navigation. The recording of a wrong 'navigational decision' in the Passage Plan is not a matter going to the fitness of the vessel as a vessel, nor is it or does it become one of her 'attributes'. A navigational decision is something that is done *in respect of* a vessel and therefore cannot be *part of* the vessel. Therefore, if it does not become a physical attribute of the Vessel and/or does not affect her physical condition and/or systems, it is not an aspect of seaworthiness and the *McFadden* test of seaworthiness was inapplicable. The Owners said that *annotating* a navigational chart in the process of passage planning is not the same as *correcting* or *keeping up-to-date* the chart. Further, the Owners tried to distinguish between an error in the

vessel's navigation and an error in her management as, arguably, the existing case law concerned cases where the negligent mistake of the crew and/or sub-contractors that rendered the vessel unseaworthy before the commencement of the voyage was a management mistake affecting the physical condition and/or attributes of the ship. Owners, also, argued that the fact that a 'navigational decision' was recorded in the Passage Plan before the commencement of the voyage did not alter its character as an 'act of navigation' which, if wrong, was still excluded under the "error in navigation" defence of Article IV, rule 2, of Hague/Hague-Visby Rules post departure. As regards their second ground of appeal on the due diligence aspect, the Owners argued that the carrier is only responsible for the exercise of due diligence qua carrier and not qua navigator and, therefore, cannot be held liable for mistakes of the crew in their capacity as navigators. Cargo argued in favour of the 'temporal delimitation' of the Hague/Hague-Visby Rules in that any causative mistake before the commencement of the voyage would amount to unseaworthiness and thus suffices for the purposes of Article III, rule 1. They also said that lack of 'annotation' of a Notice to Mariners on the navigation chart makes the passage plan and the chart defective. As such it is settled that this would simply amount to unseaworthiness. In such a case, Article IV, rule 2 exemptions, including the "error in navigation" exemption, are not available. Seaworthiness is a non-delegable duty; hence, the navigator's error before the commencement of the voyage was automatically lack of due diligence by the Owners. **The Court of Appeal decision** The Court of Appeal unanimously dismissed the Owners' appeal. Flaux LJ, who delivered the leading judgment, rejected Cargo's ground of cross appeal that there was no proper system or culture on board the Vessel and he found in favour of the Owners in this respect. He held, however, that a defective Passage Plan is an "attribute" of the vessel [para 64]. He said that "[i]t is necessarily implicit in the judge's reasoning that he considered that the working chart had not been appropriately corrected or updated to contain that warning and that this constituted a defect in the chart, which

was an attribute of the vessel. Even if that analysis were wrong, the Cargo Interests would be correct in the first ground of their Respondents' Notice, that the judgment should be upheld on the ground that the working chart was defective because it did not contain the warning in NM 6274(P)/10 and that defect, which was an attribute of the vessel, rendered her unseaworthy" [para 72]. Males LJ, specifically, said: "[i]t is clear..... that a properly prepared passage plan is an essential document which the vessel must carry at the beginning of any voyage. There is no reason why the absence of such a document should not render a vessel unseaworthy, just as in the case of any other essential document" [para. 87]. He recognised that the "conclusion that the vessel was unseaworthy due to having a defective passage plan appears to have been novel" but he stated that in his judgment it was "no more than the application of well-established principles" [para. 85]. It is obvious that the Court assimilated the position of a defective Passage Plan with that of a non-updated chart. Haddon-Cave LJ restricted himself in merely stating the policy reasons behind such ruling in that "Article III rule 1 of the Hague Rules draws a clear temporal line..... This reflects the balance struck at the inception of the Hague Rules in 1924. The signatories to the Convention agreed to divide the allocation of risk for maritime cargo adventures into two separate regimes. The first regime imposes a non-delegable duty on carriers to exercise due diligence to make the ship seaworthy "before and at the beginning of the voyage" (Article III rule 1). The second regime excuses carriers from liability for loss or damage caused by errors of crew or servants "in the navigation or in the management of the ship" thereafter, i.e. during the voyage (Article IV rule 2(a))" (emphasis in the original) [para 102]. **Comment** Despite the Courts view that their decision is simply the application of settled law, the above decision appears to expand the scope of the carrier's/owner's duty to exercise due diligence to make the vessel seaworthy before the commencement of the voyage. In short, the ruling suggests that the carrier/owner will be held liable for every mistake, even if navigational, before the commencement of the voyage if that causes loss subsequently on voyage. In para 70, Flaux LJ, commenting on a US Firth Circuit Court of Appeal decision, he said "[i]n any event, even if that US decision were authority for the proposition for which [Counsel for Owners] contends, it would be inconsistent with English law, which is that an error in navigation before or at the commencement of the voyage is capable of rendering the vessel unseaworthy". With all due respect to their

Lordships, they did not appear in the judgement to grapple with the question of whether a decision on how to use something could conceivably at the same time be part of that something and thus, apparently, missed the fine distinction the Owners tried to make in this appeal. If US law is different than English law on this crucial issue for the industry, then the industry may well be assisted by the guidance of the Supreme Court. Also, it is unclear why Flaux LJ said that it "is necessarily implicit in the judge's reasoning that he considered that the working chart had not been appropriately corrected or updated to contain that warning". It is a fact that the chart was corrected and properly updated with all the latest Notices to Mariners. It is correct that there was no record in pencil on the navigational chart of a warning contained in a Preliminary Notice to Mariners which, as a matter of expert evidence, Teare J found that it should have been recorded in the process of passage planning as an alternative to hatching out 'no go areas'. This Preliminary Notice would be, indeed, irrelevant if 'no go areas' had been hatched out on the chart. Would the chart then be "appropriately corrected or updated" notwithstanding that the express warning contained in NM 6274(P)/10 was still missing? Given that a berth-to-berth Passage Plan is to be prepared by those in charge of the vessel's navigation for every voyage prior to the departure from every port, this is a practical impossibility for any owner that trades internationally. On the law as it now stands it matters not what training is provided or what documents and references are made available to the master by the owners; if the master should decide to plan his passage in such a way that some other master/expert/consultant should decide was improper then the owners will be automatically liable with no defences available to them whatsoever. As a result of this unprecedentedly powerful tool all future litigation and disputes are to be anticipated focusing on investigating potentially causative mistakes in the Passage Plan. Indeed an upturn in such arguments and investigations has already been noted. As decisions regarding navigation are an art not a science, allegations of unseaworthiness due to inadequate Passage Plan will mean that cases which may have settled at some early stage are now likely to extend while the different expert opinions are explored. Settlement of cargo disputes would then shift to be more in favour of cargo as the "error in navigation" defence is effectively removed. Ship owners and managers will need to review not only their instructions to their masters but also how they can review any Passage Plan that might be prepared prior to departure. The Owners are seeking permission for leave to appeal this decision to the Supreme Court.

avv. Gian Carlo Soave	Brevi cenni sulle novità introdotte dal decreto fiscale 2020 in tema di responsabilità del committente	1 6
-----------------------	--	--------

dott.ssa **Prestazioni di**

LexTrasporti

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

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

Sede e Redazione: Via Bacigalupo 4/19 16122 – Genova Registrata presso il Tribunale di Genova - codice ISSN 2284-4627

Editore e Direttore responsabile: Luca Florenzano

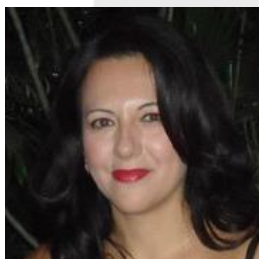
ne da diporto		
avv. Francesca D'Orsi, Studio Legale D'Orsi	Estratto dal Diritto dei Trasporti	1
avv. Massimo Grimaldi, Studio Legale, Genova	Il Programma di lavoro della Commissione europea per il 2020. Anteprima sui trasporti	3
avv. Margherita Pace, Studio Legale Associato TDP	Sentenza Corte UE nella causa c-515/2018 del 24.10.2019 – trasporto per ferrovia, aggiudicazione diretta	5
avv. Daniela Aresu, Studio Legale Aresu	Logistica, trasporto e appalto di servizi di trasporto	7
avv. Cecilia Vernetti, Studio Legale Camera Vernetti	Il contratto di ormeggio di yacht include o meno la custodia?	9
Avv. Martina Iguera, Studio Legale Camera Vernetti	Il Caso Classic Maritime Inc v. Limbungan Makmur SDN BHD & Anor [2019] sull'interpretazione da diporto	10
avv. Fabio Pieroni, Studio Legale Siccardi Bregante	Il caso Elin	11
avv. Daniela D'Alauro, Studio Legale Turci	Chi ha diritto al rimborso dell'IVA assolta in Dogana?	12
avv. Chiara Raggi, Studio Legale Mordiglia	Incoterms® 2020 le principali novità	13
avv. Barbara Pozzolo, Studio Legale Pozzolo	Dati del Ministero sulla Mediazione	15
dott. Giambattista Poggi, Commercista Poggi & Associati	Le "quick fixes": prime modifiche per la modernizzazione del sistema IVA comunitario e per la creazione dello spazio unico europeo	16
avv. Andrea Facco Ghelardi & Associati, Studio Legale	La prescrizione nelle assicurazioni contro i rischi della navigazione	20
avv. Richard Gunn Reed Smith Lawfirm	The 'CMA CGM LIBRA' Passage Planning & Unseaworthiness - The Court of Appeal decision	22



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



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



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



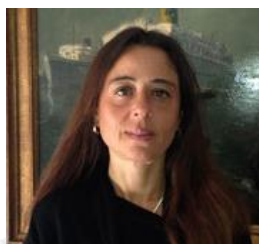
Avv. Guglielmo Camera
Studio legale Camera Vernetti
Via Bacigalupo, 4/14 - 16122 Genova -
Tel.010.5530204 Fax 010.819243
g.camera@slcamera.it



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



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



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



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



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



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



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



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



avv. Giancarlo Soave
 Via Goffredo Mameli, 1/2 - 16122 - Genova
 Tel.010.819039 010.819092
 Fax 010.810993
 Cell. +393488121894
avvgiancarlosoave@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
 rivista di diritto del di fronte a ogni il
 infanzia e ufficio g r d d d
 email: info@lextrasporti.com
 Zaira Rossetti Via Sallustiana 41/2
 16122 - Genova

ISSN 2284-4827
 Registro presso Tribunale di Genova
 n. 22019 del 24/02/11
 Direzione Editoriale
 Luca Florenzano

Milano



Prossimo numero



VISIT OUR WEBSITE
 WWW.LEXTRASPORTI.COM

Shipping and Insurance

Nuove frontiere:
 nuove esperienze, criticità e prospettive.

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

Venerdì, 26 maggio 2016
 dalle ore 15.00 alle 18.00

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

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

la partecipazione è gratuita - alcuni interventi in lingua inglese

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

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

