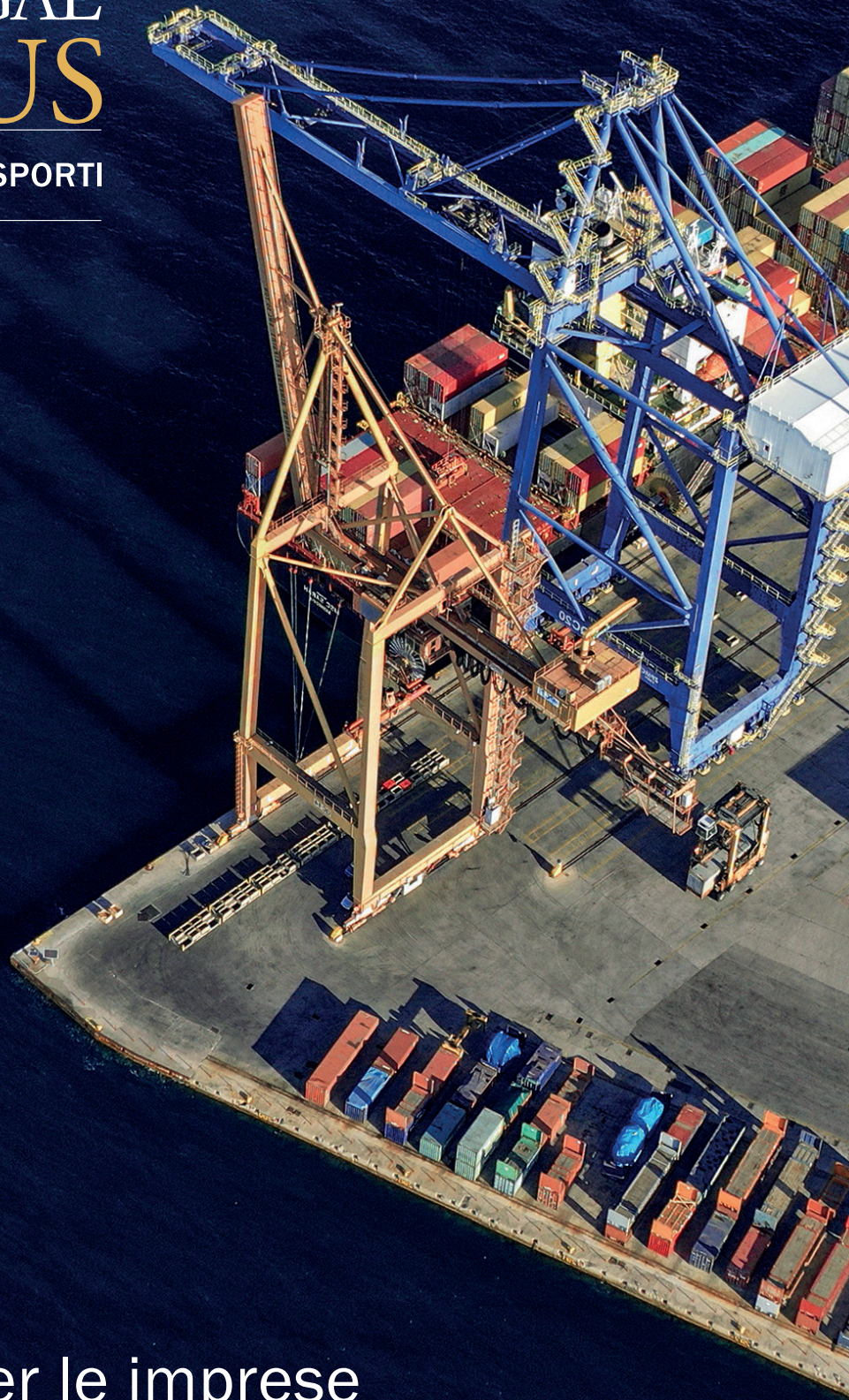


# TOP LEGAL FOCUS

MARITTIMO E TRASPORTI

---



Le sfide per le imprese  
approfondite con gli esperti

# Sommario

<b>I trasporti nell'era del post-Covid-19</b>	<b>3</b>
<b>È tempo di un nuovo diritto del lavoro nei trasporti e nella logistica</b>	<b>4</b>
LabLaw	
<b>DPCM 191/2020 e Regolamento MIMS 8 marzo 2021</b>	<b>6</b>
Legal4Trasport	
<b>Lo sviluppo del trasporto su ferro e la sicurezza nei cantieri ai tempi del covid-19</b>	<b>7</b>
Magrì Sersale Ambroselli	
<b>Incoterms® 2020</b>	<b>9</b>
MR InternationalLawyers	
<b>Il diritto marittimo negli usa e le connessioni con gli operatori italiani</b>	<b>10</b>
Studio Legale Petruzzelli & Partners	
<b>Il D.Lgs 231 per il marittimo e i trasporti in una prospettiva internazionale</b>	<b>11</b>
TmdpLex	
<b>Il nuovo regime dei porti</b>	<b>13</b>
Studio Zunarelli	

# I trasporti nell'era del post-Covid-19

La pandemia ha fatto emergere l'inadeguatezza di alcune norme che toccano il settore dei trasporti, oggetto del Focus Speciale pubblicato da TopLegal, nel mezzo del momentaneo "congelamento" di misure gestionali più drastiche, sospese per ragioni emergenziali (si pensi al blocco dei licenziamenti), ma necessarie per la sopravvivenza dell'impresa.

A partire dalle norme sul lavoro a termine e in somministrazione, le quali, secondo gli esperti sentiti da TopLegal, non sono coordinate con la natura temporanea delle commesse che muovono il comparto e che pertanto richiederebbero una maggiore flessibilità e, quindi, un ulteriore intervento di riassetto legislativo. Il settore dei trasporti ha consentito infatti al sistema Paese di reggere nei mesi segnati dalla crisi economico-sanitaria di Covid-19, ma anche è stato quello più duramente colpito. È il caso, soprattutto, del segmento del trasporto passeggeri, aereo, su gomma e ferrovia, che ha subito una drastica riduzione dell'operatività, con cali a doppia cifra percentuale in termini di mobilità (-50% secondo Confcommercio-Confrtrasporto), a fronte di una tenuta del settore merci (-18,7%).

Le norme di contrasto alla diffusione del coronavirus hanno fatto lievitare i costi della sicurezza, indotti dal rispetto dei protocolli, trasfusi nell'ambito dei piani operativi di sicurezza. A questo si è aggiunto negli scorsi mesi anche una minore produttività delle maestranze nel comparto, a seguito delle inefficienze indotte dal rispetto dei protocolli operativi, dalle ripetute assenze connesse ai contagi e dalle conseguenti sospensioni dell'attività per isolamento dei soggetti venuti in contatto, dalle analisi e dalle sanificazioni. Oltre alla gestione dell'emergenza economico-sanitaria, il comparto ha dovuto adeguarsi anche alle diverse novità emerse sul fronte istituzionale e normativo, a livello nazionale e internazionale. L'8 marzo 2021 è stato pubblicato in Gazzetta ufficiale il regolamento di organizzazione del nuovo Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims),

previsto nel Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 191/2020, che prevede la creazione di un nuovo dipartimento in aggiunta ai due precedenti e al Corpo delle Capitanerie di porto/Guardia Costiera, per potenziare la capacità di programmare e realizzare infrastrutture e sistemi a rete sostenibili.

In questo nuovo contesto di politica economica, ambientale e di organizzazione amministrativa andranno valutati e assistiti i progetti imprenditoriali nel settore dei trasporti e delle relative infrastrutture. Come, ad esempio, quello recentemente annunciato dal Mims e dalla Città Metropolitana di Roma di ripristinare la piena navigabilità del Tevere, dalla foce fino al limite settentrionale della Capitale, compreso il tratto metropolitano.

Nel settore sta assumendo una maggiore rilevanza anche il tema dell'applicazione del Dlgs 231, a seguito dell'evoluzione della società secondo schemi sempre più complessi, anche in ragione dell'innovazione tecnico scientifica, che ha prodotto sul piano della legislazione norme di compliance in settori sensibili anche per la vita delle imprese del settore trasporti.

Nel comparto marittimo, in particolare, l'ampliamento dell'ambito territoriale di competenza delle Autorità di sistema portuale e la necessità di tutela degli operatori portuali ha condotto negli ultimi anni talora alla necessità di rivedere la forma dell'affidamento delle aree portuali. In vari casi, infatti, le aree dei porti regionali interessate non sono qualificate come beni del demanio marittimo e sono utilizzate da parte degli operatori sulla base di contratti di diritto privato.

A livello di commercio internazionale, si segnala infine la revisione, in vigore dal 1° gennaio 2020, degli Incoterms, che costituiscono il sistema convenzionalmente più utilizzato nello stabilire con chiarezza ruoli e oneri di acquirenti e venditori. Sono regole atte a identificare in modo univoco la ripartizione dei costi connessi al trasporto della merce e il momento in cui avviene il passaggio dei rischi e delle responsabilità dal venditore al compratore.

# È tempo di un nuovo diritto del lavoro nei trasporti e nella logistica

La centralità assunta dal sistema logistico e del trasporto nel corso della pandemia è un acceleratore di cambiamento che le imprese devono poter e saper cogliere.



Quello dei trasporti è stato, senza possibilità di smentita, il settore che più di tutti ha consentito al sistema Paese di reggere nel momento più drammatico della sua storia, palesando la sua natura di servizio pubblico essenziale non solo in quanto tale, ma anche in quanto propedeutico alla pressoché totalità degli altri servizi pubblici essenziali (basti pensare che senza la catena dei trasporti non potrebbe esistere alcun piano vaccinale).

E con ciò l'Italia intera si è (finalmente) accorta con potenza della centralità della logistica e della intermodalità, che è un settore dell'economia a sé stante e se vogliamo diverso dallo stesso trasporto per servizi e struttura, di cui rappresenta la sublimazione economico-funzionale, la rete che unisce e mette a sistema le branche classiche della mobilità via gomma, ferro, mare ed aria, con la capacità di unire, generare servizi che, proprio in tempo di pandemia, si sono via via avvicinati sempre più al cittadino-consumatore, con un assetto *all users* che ha fatto esplodere la nuova frontiera dell'ultimo miglio per la quale a breve, presidiata com'è da giganti come Amazon, è lecito attendersi un cambiamento finanche dei *layout* delle nostre città in ragione della necessaria penetrazione in esse delle piazze di scambio e di magazzinaggio.

La pandemia ci ha offerto la visione di un mercato che ha finalmente preso il posto che merita ed ha funzionato, anche qui come per altri settori, come uno straordinario acceleratore di cambiamenti: la centralità conquistata sul campo offre la possibilità di ripensare il ruolo del settore logistico e intermodale all'interno dell'economia del Paese, il quale dovrebbe stabilire, a livello politico, su quali settori concentrare i propri sforzi oltre a quello in esame, attorno al quale costruire l'ossatura della "nuova Italia" sostenuta dal *Recovery Fund*.

Si sta creando un novo ecosistema fino ad oggi composto da una molteplicità di realtà, alcune all'avanguardia, ma abitato ancora da piccoli operatori che risentono dei disagi sistemici causati da una perenne mancata regolazione del comparto, sul quale quasi nessun Governo ha investito in ottica prospettica e per quanto attiene agli aspetti economici e normativi del personale dipendente.

Stringendo il focus sul fattore umano, esso sarà il vero abilitatore del cambiamento, funzionale alla trasformazione del settore per traguardarlo verso gli obiettivi di transizione digitale e green cui i grandi *player* del mercato guardano da tempo (si veda in questo senso la posizione pubblica assunta dal sindacato datoriale

ALIS, guidata dall'armatore Guido Grimaldi, che esprime quasi 30 miliardi di euro di fatturato aggregato e 300.000 occupati). Ma proprio attorno a questo allo stato attuale v'è un deserto di iniziative legislative, e le misure che ci sono risultano in larga parte inadeguate agli obiettivi di cambiamento poiché dettate dalla temporaneità e niente affatto pensate tenendo a mente il comparto e le sue specificità, bensì il mondo del lavoro considerato nella sua globalità, che in Italia non risponde quasi più al "lavoro" in senso stretto, giacché esso è sempre più caratterizzato da una verticalità nei singoli settori che da tempo suggerisce al legislatore la necessità di ripensare non solo gli strumenti di legge in campo, ma la stessa tecnica normativa con cui si provvede a rielaborarli.

Se si vuole puntare sul comparto quale uno degli assi di crescita e sviluppo futuri del Paese, allora bisognerebbe riflettere sull'opportunità di dare al lavoro nella logistica e nel trasporto una qualificazione giuslavoristica a sé stante e con essa anche una nuova "tipizzazione" contrattuale, che "sistemizzi" anche la relazione con il mondo marittimo e ferroviario con i quali si entra sempre più in contatto, e configuri il lavoratore logistico nella sua dimensione di risorsa nel mercato dell'intermodale e del trasporto, così da rendere questo comparto non solo inclusivo ma capace di auto rigenerarsi creando competenze e professionalità specifiche.

Tra i temi di maggiore attualità cui occorre dare risposta si possono menzionare:

**1.** la mancanza di profili professionali in grado di accompagnare la transizione green e digitale del settore, che non è uno slogan ma consta di processi di mutamento degli assetti aziendali di portata vastissima, che richiedono investimenti economici rilevanti e sono immediatamente visibili nelle aziende osservando i mezzi tecnici chiamati a realizzarli nell'operatività giornaliera. In tal senso andrebbero attivati canali di formazione dal basso, ovvero a livello statale agendo sulle scuole, ITS e Università, e dall'alto, ovvero attraverso le aziende cui andrebbe messo a disposizione uno strumento stile Fondo Nuove Competenze ma sistemico, strutturato alla stregua di un ammortizzatore in grado di agevolare il *turnaround* interno sostenendo l'investimento in formazione contenendo il costo del lavoro nelle more della conclusione del processo formativo;

**2.** l'inadeguatezza delle norme sul lavoro a ter-

mine ed in somministrazione, le quali – tralasciando il momentaneo "congelamento" per ragioni emergenziali – non sono coordinate con la natura temporanea delle commesse che muovono il comparto, che pertanto richiede una flessibilità del tipo più vicina alla riforma avviata nel 2015 con il Jobs Act (D.Lgs. 81/2015) inspiegabilmente mutilata con il Decreto Dignità e che ha provocato una fuga verso vecchi assetti cooperativistici;

**3.** un assetto di costo del lavoro (problema certo comune a tutti) che incide troppo sul valore delle commesse, che andrebbe calmierato in questa fase di costruzione del nuovo ecosistema del comparto affinché aumenti enormemente il numero degli occupati, offrendo una leva alle grandi trasformazioni delle imprese in chiave green e digitale, che sono come detto lungi dall'essere anche solo iniziate sulla larga scala.

**4.** non da ultimo, il superamento dell'attuale assetto contrattuale collettivo che ruota attorno al CCNL confederale sottoscritto da CGIL, CISL e UIL, che immaginato come un contratto classico nella canonica divisione fra parte economica e normativa dovrebbe assumere la veste di testo snello, con regole minimali e comuni alle varie categorie del trasporto, lasciando ai settori, ed ai relativi attori, la regolamentazione delle disposizioni specifiche, diventando il miglior strumento di adattamento delle norme e di superamento del fenomeno del *dumping* contrattuale, vero male nel settore.

---

#### LabLaw Studio Legale Rotondi & Partners



**Avv. Prof. Francesco Rotondi  
e Avv. Alessandro Paone**

Milano, Roma, Napoli, Bari, Genova,  
Bologna, Torino, Messina, Bolzano, Triveneto

Sede di Milano  
Largo Augusto, 8 - 20122  
Tel: +39 02 30 31 11  
Fax: +39 02 30 31 12

[www.lablaw.com](http://www.lablaw.com)

---

# DPCM 191/2020 e Regolamento MIMS 8 marzo 2021

Dal MIT al MIMS, l'Italia si allinea alle politiche europee



Il 26 febbraio 2021, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è diventato Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS). Il cambio di nome allinea l'Italia alle attuali politiche europee e ai principi del Next Generation EU, nell'ottica di promuovere una forte ripresa economica del Paese che sia sostenibile anche sul piano sociale e ambientale, attraverso investimenti rapidi, per il rafforzamento e l'ammodernamento delle reti infrastrutturali nelle diverse aree del sistema dei trasporti e della mobilità sostenibili. L'8 marzo 2021, è stato pubblicato il regolamento di organizzazione del nuovo MIMS. Il regolamento prevede la creazione di un nuovo dipartimento, che si aggiunge ai due precedenti e al Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, per potenziare la capacità del MIMS di programmare e realizzare infrastrutture e sistemi a rete sostenibili. Come si legge sul sito, il MIMS avrà tre dipartimenti: il primo assumerà le competenze di programmazione e gestione delle infrastrutture e dei sistemi a rete (es. trasporti), alle quali si aggiungono quelle relative ai sistemi informativi; il secondo si occuperà di opere pubbliche e di altri progetti di grande rilievo per la qualità della vita delle persone e per favorire il superamento dei divari territoriali esistenti nel nostro Paese; il terzo avrà competenza sulle diverse articolazioni del sistema dei trasporti (stradale, ferroviario, aereo, il trasporto pubblico locale, i porti e gli aeroporti), da cui dipende la realizzazione della mobilità sostenibile e il miglioramento della capacità del

“Sistema Paese” di competere sul piano economico a livello europeo e internazionale. In questo nuovo contesto di politica economica, ambientale e di organizzazione amministrativa andranno valutati e assistiti i progetti imprenditoriali nel settore dei trasporti e delle relative infrastrutture. Come, ad esempio, quello recentemente annunciato dal MIT e dalla Città Metropolitana di Roma di ripristinare la piena navigabilità del Tevere, dalla foce fino al limite settentrionale della città di Roma, compreso il tratto metropolitano. In questo tratto la navigazione è dichiarata marittima dalla legge 200/1906 e sarebbe realizzata (da privati) tramite l'impiego di barche elettriche in sinergia con il nuovo porto commerciale di Fiumicino e intermodalità sostenibile con le ciclovie che costeggiano il Tevere unendosi a quelle della litoranea tirrenica. Il progetto sarebbe finanziato con 300 milioni di euro provenienti dal Recovery and Resilience Facility, i lavori affidati entro dicembre 2023 e terminati entro il 2026.

---

## Legal 4Transport

ROMA  
Via del Tritone 169, 00187  
T +39 0686293688 – M +39 3284228797  
[www.gloffreda@legal4t.it](mailto:www.gloffreda@legal4t.it)

[www.legal4t.it](http://www.legal4t.it)

---

# Lo sviluppo del trasporto su ferro e la sicurezza nei cantieri ai tempi del covid-19



L'attuale stato di emergenza sanitaria ha imposto in tutti i settori, sin dall'inizio della pandemia, l'adozione di misure finalizzate a contrastare la diffusione del virus Covid-19.

Gli esperti virologi, seppur in un contesto inizialmente caratterizzato da incertezze dovute all'assoluta novità del fenomeno, hanno unanimemente individuato i necessari mezzi di contrasto al contagio, nell'adozione di misure quali il distanziamento interpersonale, l'utilizzo di mezzi di protezione individuali, la sanificazione degli ambienti ed il costante controllo finalizzato ad individuare i soggetti mostranti sintomi di infezione, di modo da isolarli opportunamente al fine di limitare il diffondersi e lo sviluppo esponenziale della contaminazione.

Tali esigenze, dopo un primo momento di integrale sospensione dei lavori nei cantieri, che hanno tra gli altri coinvolto i numerosi interventi in corso per la realizzazione della imponente rete metropolitana della Regione Campania, hanno generato l'adozione di un rigido protocollo operativo, gradualmente definitosi, nel settore in esame, a partire dal 14 marzo 2020, aggiornato il 24 aprile 2020, allegato 13 al DPCM 17.5.2020 e confermato da ultimo nel DPCM 3 dicembre 2020.

Gli approntamenti e le attività previste dal protocollo per la prosecuzione in sicurezza delle attività nei cantieri sono molteplici e non è questa la sede

per riportarne una elencazione, la cui natura squisitamente tecnica esulerebbe dal contesto della presente disamina.

Ciò che invece rileva è la constatazione che i meri "costi della sicurezza" indotti dal rispetto dei protocolli, trasfusi nell'ambito dei piani operativi di sicurezza di ogni cantiere, così come previsto al punto 5 dell'allegato 7 del DPCM 26 aprile 2020, costituiscono solo una parte - e neanche la più rilevante - delle conseguenze connesse alla dovuta adozione degli indicati approntamenti.

Sin dall'approvazione, avvenuta il 18 giugno scorso, ad opera della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, delle "Linee di indirizzo sicurezza e salute nei cantieri di opere pubbliche in emergenza Covid-19", ma anche come confermato dai provvedimenti assunti da alcune regioni italiane (cfr. tra gli altri i prezzari Lombardia ed Abruzzo), il costo degli approntamenti materiali (mascherine, indumenti, termo-scanner, locali separati, ecc.) e delle attività (controllo accessi, presidio medico, sanificazioni, distanziamento interpersonale, ecc.) occorrenti per evitare la diffusione del virus, non esauriscono le conseguenze connesse alle modalità operative indotte dall'attuale stato emergenziale.

Basti al riguardo pensare, tra l'altro, alla minor produttività delle maestranze, che devono sottrarre al

lavoro i tempi occorrenti al rispetto dei protocolli operativi, alle ripetute assenze connesse ai contagi che si verificano ed alle conseguenti sospensioni delle lavorazioni per isolamento dei soggetti venuti in contatto, analisi e sanificazioni, alle ridotte possibilità operative del personale, indotte dal distanziamento e dall'uso dei dispositivi di sicurezza, alle difficoltà degli approvvigionamenti connesse alla limitata produttività anche dei fornitori.

Tutte queste circostanze, unite ad altre di agevole comprensione, hanno indotto al riconoscimento, stigmatizzato nelle fonti innanzi indicate, del diritto degli esecutori ad essere ristorati, non solo dei predetti "costi della sicurezza", bensì anche degli specifici "oneri della sicurezza" sopra esemplificati, mediante una maggiorazione indifferenziata delle spese generali sul prezzo dei lavori, in un range che ITACA, organo tecnico della indicata Conferenza, ha individuato tra lo 0,5 ed il 4%.

Tale riconoscimento, in disparte ogni valutazione circa la sufficienza o meno della relativa misura, si fonda sulla circostanza che gli oneri aziendali della sicurezza costituiscono normalmente una aliquota delle spese generali e sono quindi coperti dai prezzi di appalto, nella misura in cui contengono tali spese. Quando però, come nel caso in esame, durante il corso dei lavori sopraggiungono, per ragioni inascrivibili alla responsabilità dell'esecutore, circostanze tali da incidere notevolmente sullo sviluppo delle lavorazioni, non appare eludibile la necessità di una modifica del programma esecutivo, peraltro con salvezza di eventuali sospensioni in ipotesi di contagio dei siti di lavorazione, nonché di un adeguato ristoro dei maggiori costi ed oneri gravanti sulle imprese, vuoi per la indotta ridotta produttività, vuoi per il conseguente prolungamento degli impegni.

La resistenza al riconoscimento di tali ristori, alla quale si assiste attualmente da parte di numerose Amministrazioni committenti, ancorché spesso indotta dalla incapienza dei quadri economici degli interventi, rischia di tradursi in uno squilibrio del sinallagma contrattuale delle varie commesse che, oltre a degenerare in un inevitabile incremento del contenzioso, potrebbe portare ad una disincentivazione della corretta adozione delle misure anticontagio, nella misura in cui, allo stato, si traducono di fatto in un danno alle imprese non ristorato.

Appare quindi evidente l'estrema urgenza di una adeguata regolamentazione del fenomeno a livello nazionale che, arginando da un lato la eventuale strumentalizzazione speculativa del particolare periodo che stiamo vivendo, eviti però dall'altro di

scaricare integralmente sul tessuto produttivo le conseguenze di un vero e proprio stravolgimento operativo, al quale stiamo assistendo nell'organizzazione dei cantieri aperti precedentemente all'insorgere dell'emergenza epidemiologica.

Seppur nella consapevolezza che tale regolamentazione sconterà necessariamente l'impossibilità di adottare regole indifferenziate, attesa la peculiarità delle specifiche lavorazioni e la diversa incidenza sulle stesse delle misure prescritte nei relativi protocolli operativi, sarebbe comunque auspicabile l'adozione di una regola che, seppur entro un range eventualmente variabile – magari in ragione della maggiore o minore incidenza della mano d'opera – costituisca un intervento strutturale volto al duplice scopo, di incentivare l'adozione di tutte le cautele preposte ad assicurare la salute degli operatori, senza però abbandonare le imprese ad un annunciato squilibrio delle condizioni contrattuali, che, prima o poi, dovrebbe inevitabilmente trovare composizione in sede contenziosa, con ogni connessa conseguenza, in termini di incertezza dei destini delle imprese di costruzione e di tutte le opere pubbliche attualmente in fase di realizzazione.

Tale esigenza è peraltro viepiù ineludibile nella misura in cui, specie nell'attuale fase di programmazione indotta dalla opportunità di fruire di ingenti risorse comunitarie, sarebbe estremamente inopportuno e pericoloso omettere l'adozione di regole.

---

### **Magri Sersale Ambroselli Studio Legale Associato**



**Avv. Carlo Sersale**

NAPOLI  
Via Giosuè Carducci, 19 - 80121  
ROMA  
Via Gaetano Donizetti, 10 - 00198  
MILANO  
Via Manfredo Camperio, 9 - 20123

[www.msastudioassociato.com](http://www.msastudioassociato.com)

---



# Incoterms® 2020

Il commercio internazionale e l'attuale evoluzione degli Incoterms®



Gli Incoterms® (acronimo di International Commercial Terms) illustrano – ad oggi – un set di 11 termini commerciali che riflettono le prassi business-to-business nei contratti per la vendita e l'acquisto di merci. Descrivono tre diverse aree di competenza: OBBLIGAZIONI, cioè chi fa cosa tra venditore e compratore, ad esempio chi organizza il trasporto, l'assicurazione della merce, le licenze di esportazione o di importazione etc; RISCHI, dove e quando il venditore “consegna” la merce, dove quindi il rischio si trasferisce dal venditore al compratore; SPESE, cioè quale delle parti è responsabile, per esempio, delle spese di trasporto o di imballaggio, caricazione e/o scaricazione, nonché di assicurazione. Gli Incoterms® costituiscono ad oggi il sistema convenzionalmente più utilizzato nello stabilire con chiarezza ruoli ed oneri di acquirenti e venditori. Dalla loro prima versione del 1936 essi sono stati di volta in volta aggiornati con lo scopo di andar di pari passo con l'esponenziale crescita del commercio a livello mondiale e lo sviluppo delle modalità del trasporto delle merci. L'ultima revisione degli Incoterms® è entrata in vigore 1 gennaio 2020.

Gli interventi principali, caratteristici dell'edizione 2020, sono:

- nell'ambito delle vendite FCA con trasporto via mare. In esse può capitare che il venditore, magari beneficiario di un credito documentario, sia interessato ad ottenere 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,

con conseguenti difficoltà per le Parti. Per risolvere tali criticità, negli Incoterms® 2020, è prevista una nuova opzione: le parti possono concordare che il compratore istruirà il suo vettore ad emettere e consegnare una on board Bill of Lading al venditore dopo la caricazione della merce a bordo nave. Il venditore sarà poi obbligato ad inoltrare al compratore la Bill of Lading,;

- Con riguardo alle spese, negli Incoterms® 2020, vi è un unico elenco (SEZ. A9/B9) ove sono ricapitolate tutte le voci di spesa per ogni condizione Incoterms®. Ciò ne determina una immediata comprensione;

- Diversi livelli di copertura assicurativa nei termini CIF e CIP. Negli Incoterms® 2010 infatti, l'art. A3 di CIF e CIP obbligava il venditore “ad ottenere a proprie spese un'assicurazione sulla merce che deve essere conforme almeno alla copertura minima fornita dalle Clausole (C) dell'Institute Cargo Clauses, o clausole simili”. Nella versione 2020 si è imposto invece un obbligo di copertura assicurativa di tipo ICC (C) per la CIF ed ICC (A) per la CIP.

---

## MR InternationalLawyers

GENOVA  
Via Assarotti 46/7A 16122  
Tel.: 010 881547 - 010 812117

MILANO  
Via dei Cappuccini 11, 20122 Milano

[www.mrilawyers.eu](http://www.mrilawyers.eu)

---

A CURA DI AVV. PIERPAOLO PETRUZZELLI

# Il diritto marittimo negli USA e le connessioni con gli operatori italiani

JONES ACT. Dalla legge Americana le opportunità per armatori e marittimi Italiani anche innanzi alle Corti USA



Come è noto, l'attuale legge Americana, denominata JONES ACT, che disciplina il commercio marittimo, è una normativa che risale addirittura al 1920 e determina vincoli molto stringenti circa il trasporto di merci fra i porti Americani ma anche Hawaii, Alaska e Porto Rico; prevede, inoltre, che, qualsiasi marinaio che subisca lesioni psicofisiche conseguenti al lavoro svolto a bordo, può intentare azione giudiziaria innanzi ad una corte Federale o Statale, nei confronti dei propri datori di lavoro per negligenza dell'Armatore, ma anche per gli atti compiuti dal Comandante e altri membri dell'equipaggio. Per stabilire quali siano i soggetti (marinai) che sono garantiti dal JONES ACT, è necessario dimostrare che il marinaio trascorra almeno il 30% del suo tempo a bordo di navi in navigazione; solo i soggetti così qualificati come marinai hanno il diritto di intentare un giudizio con giuria invocando il JONES ACT. Il periodo di prescrizione è di tre anni dalla data in cui si verifica l'evento che ha prodotto il danno, o dalla data del decesso del marinaio, o dalla data in cui il danneggiato o i suoi eredi hanno avuto piena conoscenza che il danno sia dipendente da un evento accaduto a bordo. Allo stesso modo, la conoscenza della citata normativa non solo è rilevante anche per gli armatori Italiani ed Europei che si occupano di trasporto di merci negli USA, ma anche per tutti quei marinai italiani che per molti anni hanno lavorato a bordo delle navi di proprietà degli americani: basti solo pensare a quanti di loro hanno lavorato sulle navi di proprietà delle grandi società americane che trasportavano petrolio. Non vi è ormai dubbio che la giurisdizione per giudizi di

questo genere sia quella del Giudice americano, in ossequio al principio del forum commissi delicti, vale a dire che la giurisdizione va stabilita in relazione al luogo dove si è verificato l'evento che ha provocato il danno. A tal riguardo, cito la disciplina prevista dalla Convenzione di Bruxelles del 1968 art. 5 n. 3, nonché dal più recente Regolamento Europeo n. 1215 del 2012 art. 7 n. 2. Nello specifico, in partnership con alcuni studi legali statunitensi, il nostro studio ha ottenuto cospicui risarcimenti a favore di numerosi marinai Italiani che, lavorando a bordo di navi petroliere, o passeggeri o da carico, hanno contratto una malattia neoplastica asbesto correlata, che, come è noto, è purtroppo inguaribile.

I giudizi che si sono conclusi con il riconoscimento di somme milionarie a favore dei diretti interessati o dei loro eredi, sono stati intentati dinanzi alle supreme corti degli stati della California, Delaware, Texas, Louisiana, New York, New Jersey.

---

#### Studio Legale Petruzzelli & Partners

BARI  
Via Dante, 33 - 70121  
T : +39 080.5227733  
Email: pierpaolo@studiopetruzzelli.com  
info@studiopetruzzelli.com

[www.linkedin.com/in/avvpierpaolopetruzzelli/](http://www.linkedin.com/in/avvpierpaolopetruzzelli/)  
[www.linkedin.com/company/studio-legale-petruzzelli-&-partners/](http://www.linkedin.com/company/studio-legale-petruzzelli-&-partners/)

---

# Il D.Lgs 231 per il marittimo e i trasporti in una prospettiva internazionale



MILANO



ROMA



NAPOLI



PALERMO

L'evoluzione della società secondo schemi sempre più complessi, anche in ragione della innovazione tecnico scientifica, ha prodotto sul piano della legislazione norme di *compliance* in settori sensibili per la vita dell'impresa. L'esempio paradigmatico sta nell'espansione progressiva del perimetro di applicazione del decreto legislativo 231/01 secondo il metodo di ampliare sempre più lo spettro delle fattispecie di reato presupposto. Le aziende del settore marittimo e trasporti in una visione moderna, adeguata ed internazionale del business che gestiscono, devono tenere in giusto conto la rilevanza del tema dell'adozione delle norme di gestione e controllo che stanno nel Dlgs 231/01. La ragione più chiara è che esse sono sostanzialmente destinate alla tutela effettiva del patrimonio aziendale scindendo la responsabilità per le azioni delle persone che hanno rappresentanza, direzione e coordinamento, e quelle in ruolo semi apicale, da quelle dell'ente/società/impresa. L'adozione di un modello effettivo, efficace, e l'azione continua di verifica e adeguamento devono essere intese quale fattore di crescita e sono oggi il discrimine fra l'impresa adeguata ad affrontare le sfide della modernità e quella ancorata a vecchi schemi. D'altronde la tendenza globale è quella di dialogare fra soggetti economici che reciprocamente adottano protocolli conformi a standard normativi o regolamentari omologhi. Si va formando una selezione verso l'alto fra gli operatori, e solo quelli organizzati adeguatamente

possono formulare realistiche prognosi di crescita. La vocazione a gestire un business normalmente transnazionale impone qualche riflessione sul piano del diritto; interessa qui orientare il ragionamento sull'inferenza che le norme interne hanno in relazione a fattispecie astrattamente sussumibili nel perimetro della "responsabilità amministrativa degli enti" allorché vi siano elementi di territorialità o extraterritorialità delle condotte. È utile premettere una rilevazione di sintesi e per i fatti reato maggiormente sensibili per le imprese del settore marittimo e trasporti. Il primo tema è sicuramente quello della salute e sicurezza sul lavoro. La fattispecie penale del 25 septies (omicidio colposo, lesioni gravi o gravissime con violazione delle norme sulla tutela e sicurezza sul lavoro) impone sul versante del Dlgs 231/01 un adeguato sistema di organizzazione, gestione e controllo, le cui linee guida stanno nel così detto M.O.C.G., e sul versante della salute e sicurezza un adeguato documento di valutazione del rischio e del rischio interferenziale DVR, DVRI e quindi un piano operativo per la sicurezza "POS" efficace. Sul punto del piano di inferenza delle norme 231 e delle norme sulla sicurezza si è di recente pronunciata la Corte di Cassazione penale sezione IV con la sentenza 43656/19. L'ulteriore inciso è che nel settore marittimo vige la disciplina speciale del decreto legislativo 271 del 1999. È questo un assetto normativo che ha di fatto anticipato lo schema dello "81/08" nel perseguimento dello scopo di adeguare

le norme alla crescente complessità dell'organizzazione in conseguenza del progresso tecnico scientifico. Un secondo tema è quello delle norme ambientali sussumte del 25 undecies del Dlgs 231/01. La stringente disciplina interna sui rifiuti, il decreto 152 del 2006 e quella che deriva da norme convenzionali o in generale internazionali incide in maniera rilevante nell'organizzazione del settore marittimo/trasporti. Un terzo tema è sicuramente quello della norma fiscale inserita nel catalogo del Dlgs 231 all'articolo 25 quinquedecies del DL 124 del 2019 convertito nella legge 157 del 2019. La questione della *compliance* fiscale interna ed internazionale per imprese che per vocazione sono orientate ad operare senza limiti territoriali è di attualità. L'ottimizzazione fiscale seguendo gli statuti degli stati di operatività, anche a mezzo, ad esempio, della localizzazione delle sedi legali o degli hub, deve trovare puntuale analisi nel M.O.C.G. Ciò a maggior ragione in considerazione delle efficaci e "invasive" misure cautelari del sequestro penale diretto e per equivalente tendenti alla confisca, delle norme convenzionali sulle misure cautelari reali e sulla cooperazione giudiziaria fra stati. I fenomeni penali della "esterovestizione" e "transfer price", si citano solo quali paradigmi delle ipotesi fiscali domestiche nelle quali si può incorrere operando anche con unità/sedi estere dell'azienda. Un quarto settore è per le imprese che si relazionano con le pubbliche amministrazioni "domestiche" e straniere quello dei reati sussunti negli articoli 24 (indebita percezione di erogazioni, truffa in danno dello stato) e 25 (peculato concussione induzione indebita a dare o promettere utilità corruzione ed abuso d'ufficio) del Dlgs 231. Anche qui il tema ha una sua peculiarità sul versante internazionale. Si è accennato in principio alla vocazione internazionale delle società che esercitano nel settore marittimo e trasporti. Si impone a questo punto una breve ricognizione sull'inferenza all'interno del sistema giurisdizionale italiano delle norme 231 per fatti commessi fuori dal territorio della nazione. Si pensi al caso di lesioni colpose gravi o gravissime che accada intertenente sul suolo straniero, la banchina di un porto ad esempio, collegato ad azioni operative di una nave di bandiera italiana. Può nel caso il Magistrato italiano azionare il procedimento a norma del Dlgs 231 per violazione dell'articolo 25 septies in relazione a ipotesi del Dlgs 271 del 99. A norma dell'articolo 4 della 231/01 per i reati commessi all'estero l'ente può essere giudicato in Italia (tenendo a mente le condizioni previste dagli artt. 7, 8, 9, 10 del codice penale) purché nei suoi confronti non ha proceduto lo stato straniero. È quindi ancora più importante una adeguata strutturazione del Dlgs 231/01 che soddisfi standard internazionalmente praticati sulla base di legislazione omologa. La questione di diritto sostanziale

e processuale che ha il suo fuoco in alcune pronunzie della magistratura italiana recenti. Va detto che essa è nata in relazione soprattutto per fatti caduti in Italia nei quali erano coinvolti enti stranieri senza sede nel nostro Stato. Quale paradigma sta la vicenda del disastro ferroviario in Viareggio; i Giudici di merito - Tribunale di Lucca e Corte di Appello di Firenze - hanno confermato che la legge "penale" D.lgs 231 si applica a tutti gli enti italiani o stranieri anche senza sede in Italia sul paradigma dell'articolo 3 del codice penale italiano. Con la precisazione che nel caso citato pur essendovi stato annullamento in Cassazione della condanna delle persone giuridiche stando al dispositivo essa non pare attenerne il motivo di giurisdizione (Cass sez. IV ud. 8.1.2021 rg 13518/2020). Assai chiaro uno snodo motivazionale della recente sentenza 11626/20 della sesta sezione penale del 7.4.2020. La regola prima detta è ben espressa la punto 6.3 (per i fatti caduti all'estero) e 6.6 (per gli enti senza sede in Italia per fatti ivi caduti) della motivazione. Si è certi di aver quindi individuato i fattori di vantaggio competitivo che il corretto assetto a norma del Dlgs 231/01, 271/99 e 81/08 può rendere alle imprese del settore marittimo e trasporti.

---

### tmdp LEX



**Antonino Taranto**

**Lelio della Pietra**

#### MILANO

info.milano@tmdplex.it  
Via Baracchini, 1 20123  
Tel +39 0284147588

#### ROMA

info.roma@tmdplex.it  
Via Ulpiano, 29 00193  
Tel +39 08119567322

#### NAPOLI

info.napoli@tmdplex.it  
Via del Parco Margherita, 23 80121  
Tel +39 0812512346

#### PALERMO

info.palermo@tmdplex.it  
Via Santorre di Santarosa, 1 90141  
Tel +39 091301649

www.tmdplex.it.

---

# Il nuovo regime dei porti

Aspetti problematici del leasing navale



## **L'ampliamento dell'ambito territoriale di competenza delle Autorità di Sistema Portuale e la necessità di tutela degli operatori portuali**

Con il D. Lgs. 169/16 (di riforma della Legge 84/94) si sono istituite le Autorità di sistema portuale e si è inoltre previsto l'ampliamento dell'ambito territoriale di loro competenza a porti in precedenza di competenza regionale, lasciandosi aperta la possibilità di inserire nello stesso ambito ulteriori porti, ad iniziativa della regione interessata. L'ampliamento conduce talora alla necessità di rivedere la forma dell'affidamento delle aree portuali agli operatori. In vari casi le aree dei porti regionali interessate non sono qualificate come beni del demanio marittimo e sono utilizzate da parte degli operatori sulla base di contratti di diritto privato. A fronte della demanializzazione dei beni, si pone la necessità di individuare forme di "trasformazione" dei rapporti privatistici in rapporti di concessione che salvaguardino le posizioni degli operatori privati, che hanno realizzato i loro investimenti nella prospettiva del permanere del carattere privato dell'area e facendo affidamento sulle tutele offerte dalla disciplina della locazione degli immobili commerciali. L'ottenimento di adeguate certezze sotto l'aspetto indicato appare essenziale laddove gli imprenditori interessati possano essere coinvolti in operazioni di fusione o acquisizione.

## **La rilevanza delle clausole di esonero della responsabilità per vizi della cosa nel contratto di locazione finanziaria di navi da diporto**

Lo Studio ha assistito una società di leasing, parte di un primario gruppo bancario, nella controversia

con l'utilizzatore di una nave da diporto, oggetto di contratto d'appalto di costruzione, concessa in godimento attraverso un contratto di locazione finanziaria. Il Tribunale di Milano ha confermato la liceità di clausole volte ad escludere la responsabilità della concedente in caso di vizi del bene quando l'utilizzatore abbia scelto l'appaltatore incaricato della costruzione della nave e sia stato incaricato di ricevere direttamente da quest'ultimo in consegna il bene. La pronuncia si pone in continuità con l'orientamento della Corte di Cassazione Sez. Un. N. 19785/2015 secondo cui, sotto il profilo della causa contrattuale, il conseguimento del bene nella disponibilità dell'utilizzatore è reso possibile dall'intervento del concedente, il quale esaurisce il proprio ruolo nel fornire il supporto finanziario necessario all'acquisto, restando indifferente allo svolgimento della relazione materiale con il bene, sebbene ne sia divenuto formalmente proprietario.

---

### **Studio Zunarelli**

Via Santo Stefano n. 43  
40125 Bologna (BO)  
Tel: 051 2750020

Bologna, Roma, Trieste, Milano, Shanghai,  
Bari, Ravenna, Parma, Palermo, La Spezia

[www.studiozunarelli.com](http://www.studiozunarelli.com)

---

Il Focus Marittimo e Trasporti fa parte degli speciali  
giuridici di TopLegal

Consulta su [www.toplegal.it](http://www.toplegal.it)  
tutti gli approfondimenti editoriali

**Gli speciali:**

Focus Tax  
Focus Sport  
Focus Fintech  
Focus COVID-19  
Focus Penale  
Focus Lavoro  
Focus Commercialisti  
Focus Marittimo e Trasporti

TOPLEGAL  
FOCUS

MARITTIMO E TRASPORTI

---