



RP Legal & Tax

**Le conseguenze della Brexit sul richiamo alla legge  
inglese nei contratti marittimi e nelle coperture  
assicurative Marine e Trasporti e l'impatto per  
contenziosi ed arbitrati**

**Claudio Perrella**



# ***Le tappe della Brexit***



RP Legal & Tax

**23 giugno 2016          Referendum uscita da UE**

**Fino al 31 gen. 2020    Membro UE**

**1 feb. 2020 - 31 dic. 2020      Periodo di transizione**

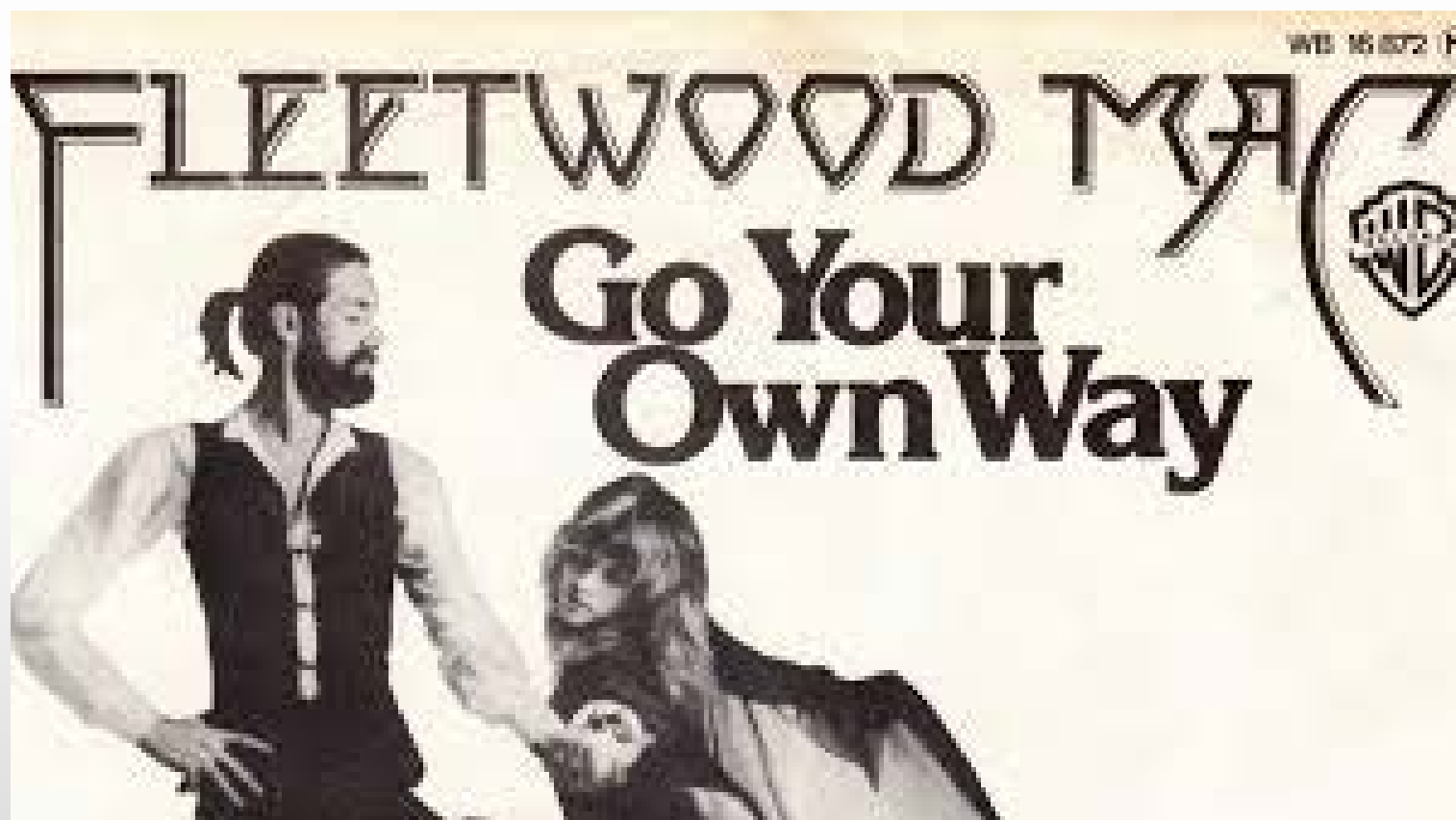
**UK di fatto uno Stato membro (ma senza partecipazione ad istituzioni UE)**

**Accordo sul recesso (Withdrawal Agreement)**

**Dal 1 gen 2021          Accordo di scambio e cooperazione EU-UK**



RP Legal & Tax





## ***Legge applicabile al contratto con controparte con sede in UK***



RP Legal & Tax

- **Regolamento Roma I si applica ai contratti stipulati entro il 31 12 2020 (art 66 del *Withdrawal Agreement*)**
- **dal 1 gennaio 2021 le disposizioni del Regolamento Roma I si intendono trasposte in UK come normativa interna**



**di fatto per ora non cambia nulla**

# ***Contratto e legge applicabile***

- Per i nuovi contratti è sicuramente possibile continuare a scegliere la legge applicabile
- In caso di mancata scelta, la legge applicabile verrà individuata dai giudici dei paesi UE e dai giudici UK in base alle disposizioni del Regolamento

# ***Contratto di trasporto***



## **Articolo 5 Contratti di trasporto (in mancanza di scelta di legge)**

**1. ... la legge applicabile è quella del paese di residenza abituale del vettore, a condizione che il luogo di ricezione o di consegna o la residenza abituale del mittente siano anch'essi situati in tale paese. Se tali condizioni non sono soddisfatte, si applica la legge del paese in cui si trova il luogo di consegna convenuto dalle parti.**

# ***Richiamo alla legge inglese***



Libertà di richiamo nei *charter party* e nelle polizze di carico

Cambierà qualcosa in prospettiva in *common law*?

# ***Contratto di trasporto***

Nessun impatto sulla disciplina uniforme/convenzionale che prescinde dal fatto che UK sia membro UE.

Dunque si applicano senza limitazioni

- Hague Visby Rules
- CMR



# Richiamo alle legge inglese nei contratti assicurazione

Cassazione 05-12-2014, n. 25735 *Tubisteel*

Il contratto di assicurazione contiene una *classification clause* ("*La presente copertura assicurativa è valida soltanto per le merci e/o altri beni trasportati con navi in acciaio a propulsione meccanica propria classificate da una Società di Classificazione che sia: a) un membro effettivo o associato dell'International Association of Classification Societies (IACS)*").

"la presente assicurazione è soggetta alla legge e all'uso inglese"

le parti hanno effettuato un cd. *depecage*, stabilendo che al contratto, assoggettato per il resto al diritto italiano, si applicasse invece il diritto inglese in relazione all'Institute Classification Clause, operazione consentita dall'art. 3, comma 1 della Convenzione di Roma del 19.6.1980 (richiamata dalla L. n. 218 del 1995, art. 57)



RP Legal & Tax

"il richiamo al diritto anglosassone ... consente di interpretare la classification clause ... come una *promissory warranty*, quale definita dal Marine Insurance Act 1906", stante la natura di *warranty* (ancorchè il termine sia traducibile come "garanzia", di fatto opera come una condizione) ... la sua violazione comportava l'inoperatività della polizza assicurativa per trasporti merci compiuti con navi non affidabili, perchè prive dei requisiti minimi di affidabilità previsti dai registri di Clause, gestiti da società od organismi membri dello IACS";



RP Legal & Tax

# ***Legge di bandiera***

**Legge di bandiera ora non più comunitaria**

JANUARY 22, 2019

**P&O to change flag of UK ships to Cyprus ahead of Brexit**

**Richiamo alle legge di bandiera nel codice o come criterio di collegamento**

- ✓ **Privilegio**
- ✓ **Sequestro**
- ✓ **Limitazione del debito**



# ***Giurisdizione e scelta del foro***



**Qualche cambiamento potenzialmente rilevante in relazione alle clausole di scelta del foro.**

**Fino al 31 dicembre 2020 nei rapporti con UK trova applicazione il Regolamento 1215/2012, che prevede la validità delle clausole di scelta del foro e contempla i meccanismi di individuazione della giurisdizione in mancanza di scelta espressa.**



RP Legal & Tax

Dal 1 gennaio 2021 trovano applicazione invece i principi della Convenzione dell'Aja del 2005, che ha una disciplina analoga, MA:

- è limitata alle sole clausole di giurisdizione esclusiva, ossia le clausole nelle quali c'è la scelta di un unico foro, non le clausole cd. asimmetriche, nelle quali una parte può scegliere se dare inizio al contenzioso nella propria giurisdizione o nella giurisdizione della propria controparte contrattuale
- NON si applica ai contratti di trasporto merci o passeggeri



RP Legal & Tax

è prevista in futuro l'applicabilità della Convenzione di Lugano del 2007, che per le clausole di scelta del foro ha una disciplina analoga a quella del Regolamento 1215/2012.

Validità delle clausole di scelta del foro contenute nelle polizze di carico MSC, Maersk, P&O?

Go to website for large version of the reverse / Voir page(s) pour termes & conditions / Click here for copy: [www.msc.com](http://www.msc.com) / 請到該網站查詢詳情 / 請到該網站查詢詳情 / 請到該網站查詢詳情 / [www.msc.com](http://www.msc.com)

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <b>MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.</b><br><small>12-14, Chemin de la Woluwe, 1200 GENÈVE, Switzerland<br/>         Website: <a href="http://www.msc.com">www.msc.com</a></small>   |  | <b>BILL OF LADING No. MSCUL3875766</b><br><b>NON-NEGOTIABLE COPY</b><br><small>NO. 1 SEQUENCE OF ORIGINAL B/L NO. OF RIDER PAGES</small><br><small>01/25/01 Nil</small>  |  |
| <b>SHIPPER:</b><br>CENTRO MAR S.A.<br>CALLE EL PALOMAR NRO. 109 AREQUIPA, AREQUIPA - PERU  |  | <b>CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (check App 15) at POD:</b><br>FCL/FCL Special contract: R0871312000006<br>Voyage/No number: 9800205<br><b>DESTINATION AGENT ADDRESS:</b><br>MSC - Mediterranean Shipping Company France S.A.<br>C.H.C.I.<br>152 QUAI GEORGE V.<br>CS 21339<br>76065 LE HAVRE CEDEX<br>Phone: +33 23 274 5800, Fax: +33 23 274 6810<br><b>SHIPPER DECLARES THAT ANY APPLICABLE WOOD PACKAGING MATERIALS COMPLY WITH ISPM 15 REGULATIONS. FAILURE TO COMPLY WILL RESULT IN CONTAINERS BEING RETURNED TO LEAVE PORT OR CARGO DESTROYED - ALL COSTS, FINES, PENALTIES, WILL BE FOR SHIPPERS ACCOUNT.</b>   |  |
| <b>CONSIGNEE: THE B/L is not negotiable unless marked "to Order of" or "to Order of" in:</b><br>LEON VINCENT<br>RUE DE COUPEAUVILLE BP98<br>76133 EPOUVILLE<br>FRANCE  |  | <b>NO TIFY PARTIES: (No responsibility is attached to the Carrier or its Agent or those to whom it is notified - see Clause 20)</b><br>GEL PECHÉ<br>8 RUE RENE FONCK ZONE D2A NANTES ATLANTIQUE 44800<br>SAINT AIGNAN DE GRAND LIEU FRANCE   |  |
| <b>VESSEL &amp; VOYAGE NO. (see Clauses 8 &amp; 9)</b><br>MSC AZOV NX658R  |  | <b>PORT OF LOADING:</b><br>CALLAO, PERU  |  |
| <b>BOOKING REF. (if) SHIPPERS REF. (if)</b><br>087LM204834   |  | <b>PLACE OF RECEIPT: (Excluded Transport ONLY - see Clause 1 &amp; 5.2)</b><br>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX<br><b>PLACE OF DELIVERY: (Excluded Transport ONLY - see Clause 1 &amp; 5.2)</b><br>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX  |  |
| <b>PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)</b>   |  |  |  |
| <b>Container Number(s), Seal Number(s) and Mark(s)</b><br><small>(Costed as attached to Bill of Lading) (Refer page(s), if applicable)</small>   |  | <b>Commodity Description (Goods)</b><br><small>(Costed as attached to Bill of Lading) (Refer page(s), if applicable)</small>   |  |
| 1x 40' CNTR(S) S.T.C.<br>FROZEN GIANT SOULD BITS AND PIECES<br>SCIENTIFIC NAME: DOSIDICUS GIGAS<br>WITHOUT SHAPE, WITHOUT TREATMENT<br>FREEZING: IN BLOCK 10 KG<br>PRIMARY PACKAGING: POLYETHYLENE BAG 01 X 10 KG<br>SECONDARY PACKAGING: POLYPROPYLENE SACK 01 X 20 KG<br>H.S.: 03.07<br>BULKS: 1200 BAGS<br>Net Weight: 24,000.00 kgs<br>FREIGHT PREPAID |  | Gross Weight<br>Measurement<br>28000.000 kg<br>28000.000 kg  |  |
| TIRU005110040HR<br>TARE: 4660 kg<br>Seal: T043113<br>Seal: EU09540465  |  | "THE REEFER TEMPERATURE TO BE SET AT -18.0 DEGREES CELSIUS IN ACCORDANCE WITH SHIPPER'S INSTRUCTIONS"<br>1200 BAGS<br>Temp. -18C   |  |
| TOTAL TARE: 4660.00 kg   |  | TOTALS: 28000.000 kg   |  |
| <b>FREIGHT &amp; CHARGES</b> <small>Carriage shall not be deemed to be freight unless charges are paid (see Clause 16).</small>  |  | <b>FREE DUES</b> <small>by the Carrier in accordance with order and condition unless otherwise stated. (check reverse for list of duties and charges) or other packages or units indicated in the bill and/or Carrier's Receipt are subject to all the terms and conditions hereof from the Place of Receipt or Port of Loading to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT SOLELY AND EXCLUSIVELY ACCEPTS AND AGREES TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS, WHETHER PRINTED, STAMPED, OR OTHERWISE INCORPORATED OR REFERRED TO IN THIS BILL OF LADING AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE BILL OF LADING AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SHOWN BY THE MERCHANT.</small> |  |
| CARGO DATA DECLARATION - USD 25.00 - PREP<br>CARRIER SECURITY FEE - USD 11.00 - PREP<br>SEAFREIGHT - USD 2005.00 - PREP<br>TERMINAL HANDLING CHARGE - EUR 300.00 - COLL  |  | If this is a responsible (To Order / to Bill of Lading, one original Bill of Lading, duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier together with outstanding freight and charges) in exchange for the Goods or a Delivery Order, if this is a non-responsible (To Order / to Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order, after payment of outstanding freight and charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with the national law at the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable.   |  |
| <b>DECLARED VALUE (if applicable) (see Clause 13)</b><br>Charge paid - see Clause 7.3)   |  | <b>CARRIER'S RECEIPT (No. of copies or Page Number)</b><br>1<br>SHIPPED ON BOARD DATE<br>14/09/2016  |  |
| <b>PLACE AND DATE OF ISSUE</b><br>CALLAO, 14/09/2016   |  | <b>SIGNATURE OF DELIVERY BY THE CARRIER/RECEIPT BY THE MERCHANT</b><br>MSC LIMA  |  |

Shipping Edition - 9/2015 TERMS CONTINUED ON REVERSE 7



# ***Arbitrato***



**Ci sarà un impatto limitato in relazione all'arbitrato, dal momento che Italia e Regno Unito sono entrambi parte della Convenzione di New York del 1958 sull'arbitrato internazionale**

**Il lodo arbitrale reso in Italia o nel Regno Unito sarà dunque riconoscibile come prima attraverso i meccanismi di riconoscimento ed esecuzione nei singoli ordinamenti**



RP Legal & Tax

*L'Arbitration Act* inglese prevede la possibilità di convertire un lodo emesso in UK in sentenza.

Questo ha dato la possibilità in passato di chiedere il riconoscimento di tale sentenza in altri paesi comunitari (anche in Italia), evitando le tradizionali eccezioni sollevate in sede di riconoscimento di lodo estero (esistenza di una valida clausola compromissoria, esibizione in originale dell'accordo che prevede l'arbitrato).

Questo meccanismo al momento è venuto meno





Aumenteranno senz'altro le questioni relative a

- ✓ litispendenza (ossia l'avvio contemporaneo di giudizi due paesi diversi)
- ✓ le *antisuit injunctions*. La Convenzione di Lugano non ha un equivalente dell'articolo 31(2) del Reg. 1215/2012



## The Italian torpedo”. Altri casi *West Tankers*?





# ***British ports say they are not ready for Brexit customs checks***



RP Legal & Tax

***Construction only just started at the key livestock port of Portsmouth,  
while the facility at Dover is just 'a muddy field'***



# ***Scelta degli Incoterms***



La introduzione di procedure doganali e controllo ha aumentato costi di esportazione ed importazione (più difficoltoso ed oneroso ottenere licenze, certificazioni e registrazioni) e determinato ritardi

Attenzione ad un uso corretto degli Incoterms e dei termini di resa: ricorrere ad un termine di resa D?

Impatto sulla copertura assicurativa?

NB Gli Incoterms non solo non disciplinano il trasferimento della proprietà, ma non contengono alcuna previsione con riguardo alla tempestività della consegna, ed alla conseguenze di eventuali ritardi