

# LexTrasporti



**Direttore Responsabile ed Editore:** Luca Florenzano **Vicedirettrice:** Cecilia Verneti **Comitato Scientifico:** Giorgio Berlingieri, Giorgia Boi, PierAngelo Celle, Massimo Deiana, Mauro Ferrando, Marcello Ghelardi, 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 Gioviedelli, Guglielmo Camera, Simona Coppola, Daniela D'Alauro, Francesca D'Orsi, Massimiliano Grimaldi, Andrea Facco, Anna Masutti, 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](mailto:info@lextrasporti.com) - Registrata presso il Tribunale di Genova



ISSN 2284-4627



avv. Vittorio Porzio

Studio Legale Consociati

[vittorio.porzio@slconsociati.com](mailto:vittorio.porzio@slconsociati.com)

## LA SCOMPARSA DAL NOSTRO ORDINAMENTO DEL DIRITTO DELL'ARMATORE DI LIMITARE IL PROPRIO DEBITO

Come è a tutti noto, la materia era regolata dal Codice della Navigazione dagli articoli 275-277 e 620-642. L'uso del verbo al passato è appropriato perché, come vedremo in seguito, queste norme non sono più operanti né sostituite da altre nazionali o internazionali. L'Italia, sebbene in ritardo rispetto all'entrata in vigore a livello internazionale della Convenzione di Londra del 1976, così come modificata dal successivo Protocollo del 1996, decise di aderire a tale protocollo con la Legge del 23 dicembre 2009, n. 2001. Questa adesione, appariva ancor più opportuna in considerazione della Direttiva Europea del 23 aprile 2009, n. 20, di cui si dirà in seguito, che, sul presupposto che i paesi membri avessero ratificato la Convenzione sulla limitazione del debito o vi avrebbero provveduto prima dell'attuazione della Direttiva, poneva a carico degli armatori l'obbligo della copertura assicurativa dei reclami marittimi soggetti a limitazione per un importo almeno pari alla somma limite stabilita per ciascun credito marittimo dalla Convenzione di Londra 1976/1996: Direttiva, questa, alla quale i Paesi membri avrebbero dovuto uniformarsi entro il primo gennaio 2012. Al riguardo, prima di esaminare il contenuto della Legge di adesione, è opportuno riportare alcuni passi tratti:

- dalla relazione del Governo al Disegno di Legge “Proprio in forza di detto ordine le disposizioni dettate dai Cap. I, II e III della Convenzione del 1976, come modificata dal Protocollo del 1996, avendo indubbiamente, per la loro formulazione puntuale ed esaustiva della materia trattata, contenuto precettivo, vengono automaticamente trasportati nell'ordinamento interno. Per quanto si riferisce, invece, alla fissazione delle regole destinate a disciplinare il procedimento di limitazione della responsabilità, che l'art. 14

della Convenzione rimette alle legislazioni degli Stati Parte, si ritiene che la soluzione più idonea sia quella di delegare il Governo a provvedervi emanando le norme necessarie a sostituire la disciplina vigente dettata dal codice della navigazione e indubbiamente obsoleta. A ciò si provvede con l'art. 3 che specifica l'oggetto della delega e i principi e criteri ai quali dovrà attenersi”. Negli stessi termini si esprime la relazione al medesimo disegno di legge presentata al Senato;

- dall'analisi tecnico-informativa allegata alla relazione al Disegno di Legge presentata al Senato: “... per la parte di diritto sostanziale, le innovazioni introdotte dagli artt. Da 1 a 15 della Convenzione del 1976, come modificate dal Protocollo del 1996, in quanto formulate in termini precettivi, vengono trasposte nell'ordinamento interno in forza dell'ordine d'esecuzione.

Ecco, qui di seguito, il testo delle principali disposizioni della Legge 23.12.2009, n. 201: Articolo 1 “Autorizzazione all'adesione. 1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire al Protocollo di modifica della Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di crediti marittimi, adottato a Londra il 2 maggio 1996, di seguito denominato “Protocollo”. Articolo 2 “Piena ed intera esecuzione è data al Protocollo, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 11 del Protocollo stesso”. Articolo 3. “1. Entro il termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo è delegato ad adottare ... uno o più decreti legislativi diretti all'attuazione della Convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità in materia di crediti marittimi, di seguito denominata Convenzione, come modificata dal protocollo 2. La delega ... è esercitata ... nel rispetto dei seguenti principi (a) garantire la par condicio dei creditori, il rispetto del contraddittorio e la celerità della procedura (b) attribuire la priorità come consentito dall'articolo 6, paragrafo 3, della Convenzione ai crediti per danni causati alle opere portuali, ai bacini ed alle vie navigabili sugli altri crediti menzionati al paragrafo 1, lettera b) del medesimo articolo 6 (c) prevedere l'obbligo della preliminare costituzione del fondo di limitazione ... (d) disporre l'applicazione della nuova normativa sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi come prevista dall'articolo 15 della Convenzione in tutti i casi in cui una delle persone aventi il diritto di limitare la responsabilità presenti un'istanza di limitazione innanzi ad un giudice della Repubblica, ovvero

presenti istanza di revoca del sequestro di una nave o di altri beni o di liberazione di cauzione o altra garanzia; (e) prevedere specifiche norme procedurali volte a disciplinare (1) le modalità della preventiva costituzione del fondo di limitazione al fine dell'ammissione alla procedura di limitazione e la possibilità di presentazione della relativa domanda anche anteriormente alla costituzione dello stesso fondo (2) l'indicazione del giudice competente per la procedura di limitazione (3) il contenuto della sentenza di apertura (4) la formazione e verifica dello stato passivo (5) la disciplina delle opposizioni (6) la distribuzione del fondo (7) disporre l'abrogazione espressa delle norme contrarie ed incompatibili”. Com'è evidente, la delega anzidetta rispondeva in pieno a quanto disposto dall'articolo 14 della Convenzione che prevede che “Subject to the provisions of this Chapter the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund and all the rules of procedure in connection therewith shall be governed by the law of the State Party in which the fund is constituted”. Emanata la Legge tutto lasciava sperare che il Governo provvedesse nel termine fissato all'emanazione dei decreti attuativi per disciplinare gli aspetti processuali. Facendo affidamento su questa speranza, si attesero questi decreti prima di depositare lo strumento di adesione di cui all'articolo uno della legge di adesione. Ma il Governo, pur avendo ricevuto una corposa proroga del termine, non vi provvide e lo strumento di adesione non fu mai depositato con la conseguenza che, a tutt'oggi, la Convenzione non risulta ratificata dall'Italia (cfr. stato delle ratifiche delle Convenzioni pubblicato dall'IMO ed aggiornato al tre agosto 2015). Né, a mio avviso, in mancanza del deposito dello strumento di adesione si potrebbe sostenere che le disposizioni di natura precettiva della Convenzione abbiano comunque trovato “piena ed intera esecuzione” nel nostro ordinamento sulla base della disposizione di cui all'articolo due. Infatti, tale effetto era subordinato all'entrata in vigore della Convenzione: evento, questo, che, giusto quanto disposto dall'articolo 11 del Protocollo si sarebbe verificato novanta giorni dopo la data di manifestazione del consenso da parte dell'Italia e, quindi, dal deposito dello strumento di adesione. Come si rileva dal secondo paragrafo della prima pagina di questa relazione, la legge di adesione al Protocollo del 1996 era stata preceduta dalla Direttiva europea 2009/20 nonché dal Decreto Legislativo del 28 giugno 2012, n. 211, con il quale detta direttiva era stata attuata dall'Italia. Al riguardo, e preliminarmente, va osservato che la Direttiva ,

considerando, tra l'altro, che "il 9 ottobre 2008 gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione in cui riconoscevano unanimemente l'importanza dell'applicazione del protocollo del 1996 della convenzione del 1976 sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi da parte di tutti gli Stati membri" faceva obbligo agli Stati membri di introdurre per le proprie navi e per quelle degli Stati stranieri che scalino porti nazionali l'obbligo di copertura assicurativa della responsabilità per un importo almeno pari alla somma limite stabilita per ciascun credito marittimo dalla Convenzione di Londra 1976/1996 (cfr. art. 1 che recita "This insurance ... shall cover maritime claims subject to limitation under the 1996 Convention. The amount of the insurance for each and every ship per incident shall be equal to the relevant maximum amount for the limitation of liability as laid down in the 1996 Convention") La stessa direttiva disponeva, inoltre, che "Members States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with the Directive before 1st January 2012". Dunque:

- (a) la direttiva aveva ad oggetto solo l'obbligo di natura assicurativo null'altro disponendo in merito alla disciplina sulla limitazione della responsabilità (rectius: del debito dell'armatore) in relazione alla quale faceva esplicito rinvio alla Convenzione di Londra per i paesi che l'avevano o che l'avrebbero ratificata;
- (b) l'attuazione della direttiva da parte dei singoli stati non poteva che esercitarsi nei limiti dell'oggetto della delega comunitaria di cui alla legge 15.12.2011, n. 217 (L. comunitaria 2010) la quale all'articolo 18 individua quale disciplina da attuare la direttiva CE n. 20/2009 che, appunto, conteneva solo il predetto obbligo. Per l'effetto, qualunque sforamento o ampliamento che il provvedimento di attuazione avesse compiuto rispetto all'oggetto della delega, si potrebbe porre come violazione degli impegni comunitari ed internazionali del nostro paese con inevitabili e configurabili conseguenze di incostituzionalità per difetto di delega (artt. 76 e 77 Cost.).

Qual'è, invece, il contenuto del Decreto Legislativo del 23 aprile 2012, n. 111? Invero, si tratta di un pessimo tentativo del legislatore il quale, resosi conto della mancata adesione dell'Italia al Protocollo del 1996 e nel tentativo, non riuscito, di colmare tale deficienza, non si è limitato ad indicare i reclami marittimi soggetti od esclusi dalla limitazione per delimitare l'obbligo dell'assicurazione ma ha bensì incluso anche alcune norme della stessa Convenzione che fissano invece i limiti di responsabilità. Ed infatti, gli artt. 4 e 5 del D.lgs, nel testo corrispondente a quello degli artt. 2 e 3 della Convenzione, indicano rispettivamente i crediti compresi ed esclusi dall'obbligo di copertura assicurativa, nel mentre gli artt. 7 ed 8 pongono i limiti di responsabilità armatoriali in maniera del tutto analoga a quelli di cui agli artt. 6 e 7 della Convenzione con ciò sconfinando dalla delega comunitaria con le criticità di cui sopra. Il tutto senza tralasciare di considerare che, in assenza di un collegamento fra la tipologia dei crediti soggetti a limitazione (l'art. 4 enumera solo quelli oggetto della copertura assicurativa) ed i limiti di responsabilità previsti dall'art. 7, ben si potrebbe ritenere che tutti i crediti marittimi siano soggetti a limitazione e quelli sub art. 4 all'obbligo di copertura assicurativa. Conclusione, questa, completamente contraria al complesso delle

norme della Convenzione e della stessa direttiva. Infatti, secondo quest'ultima, l'obbligo assicurativo riguarda solo i crediti soggetti a limitazione (cfr. art. 4, punto 3 della direttiva) e non anche quelli esclusi dalla limitazione e ciò perché a questi ultimi non si applicano le norme della Convenzione (cfr. art.5). Inoltre, a prescindere dagli accennati aspetti di incostituzionalità, non pare che la mera indicazione dei limiti di responsabilità analoghi a quelli della Convenzione possa concretizzare il recepimento nel nostro ordinamento della disciplina della limitazione della responsabilità così come regolata dalla Convenzione e ciò ove si tenga conto che il D.lgs: (i) non precisa quali sono i crediti soggetti alla limitazione della responsabilità in quanto l'articolo 4, che li riproduce, riguarda soltanto l'assicurazione della responsabilità né precisa i crediti esclusi poiché l'articolo 5 si riferisce, come il precedente, soltanto alla loro esclusione dall'obbligo di assicurare la responsabilità; (ii) non prevede in quali casi è escluso il beneficio del limite così come invece previsto dall'articolo 4 della Convenzione. Né, al riguardo, potrebbe venire in soccorso la disposizione di cui all'articolo 275 Cod. Nav. in quanto il suo ambito di applicazione, così come disposto dall'articolo 12 dello stesso d.lgs., è stato ridotto alle sole navi di stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate; (iii) riprendendo la definizione data dalla Direttiva, consente la limitazione della responsabilità alla *persona che figura proprietaria della nave nel registro in cui la nave è iscritta o a qualsiasi altro soggetto, persona fisica o giuridica, quale il conduttore a scafo nudo che sia responsabile dell'esercizio di una nave adibita alla navigazione marittima* laddove, invece, la Convenzione attribuisce la facoltà di limitare all' "owner, charterer, manager and operator of a seagoing vessel". (iv) nulla dispone in merito al procedimento di limitazione né si potrebbe far ricorso alle disposizioni di cui agli artt. 620-641 Cod. Nav. in quanto le stesse, attesa l'intervenuta modifica dell'art. 275 cod. nav., restano applicabili solo per i procedimenti di limitazione per le navi al di sotto delle 300 tonnellate di stazza lorda. (v) L'applicabilità delle norme relative all'obbligo assicurativo di cui al citato decreto alle navi di bandiera italiana ed alle navi di bandiera straniera, sia per quanto riguarda l'obbligo assicurativo che i limiti di responsabilità, lascia alcune perplessità. Infatti, intervenendo le norme che disciplinano la limitazione della responsabilità su rapporti di diritto privato, la disposizione che ne fissa l'applicabilità anche alle navi straniere assume la natura di una vera e propria norma di diritto internazionale privato ponendosi così in contrasto con i regolamenti Roma 1 e Roma 2. Il tutto senza tralasciare di evidenziare le difficoltà interpretative che potrebbero sorgere dal contrasto della norma con quanto disposto dall'art. 7 Cod. Nav. che fa rinvio alla legge di bandiera per l'individuazione della disciplina applicabile alla limitazione della responsabilità. Infine, occorre anche rilevare che il decreto legislativo 111 dà una definizione di assicurazione molto più limitata di quella prevista dalla Direttiva la quale comprende esplicitamente le coperture P&I ed altre forme di assicurazione, inclusa l'auto assicurazione comprovata e garanzie finanziarie che offrono condizioni di copertura analoghe. Tutte le considerazioni che precedono inducono a porsi una domanda e cioè se esista ancora nel nostro ordinamento una

disciplina uniforme o nazionale che preveda la facoltà per gli armatori ed altri soggetti di limitare il proprio debito e disciplini gli aspetti processuali per attuarla. Ad avviso di chi scrive, la risposta parrebbe essere negativa. Infatti, non potendosi far ricorso alla Convenzione per le ragioni innanzi dette, non resta che la normativa interna. Ma tuttavia il decreto legislativo 111 ha modificato l'art. 275 del codice della navigazione nel senso di ritenerlo applicabile solo alle navi aventi una stazza lorda inferiore alle 300 tonnellate venendo così meno una norma che sancisca la facoltà della limitazione anche per le navi superiori a detto tonnellaggio così come tutte le norme di natura processuale. Ed allora, cosa occorre fare? La risposta appare del tutto semplice per Ministeri (quelli competenti in materia), per il Parlamento per quanto di sua competenza e per il Governo. Rinnovare al Governo la delega per l'emissione dei decreti delegati, predisporre questi decreti (un testo è già stato suggerito da un apposito comitato formato da prestigiosi studiosi della materia) e depositare lo strumento di ratifica apportando, nel contempo ed ove necessario, le opportune modifiche al decreto legislativo di attuazione della più volte richiamata Direttiva europea. Sono anni, comunque, che se ne parla ma tutto sembra muoversi con estrema ed ingiustificata lentezza con gravissimo pregiudizio per lo shipping ed il mondo assicurativo Italiano. Infine e sempre con riferimento alla Convenzione LLMC, è il caso di ricordare che quella del 1976 venne alla luce allo scopo principale di rivedere in aumento i limiti di responsabilità indicati nella Convenzione precedente del 1957: esigenza, questa, giustificata dagli alti indici di inflazione che si erano verificati nel tempo e che rendevano inadeguati i detti limiti inducendo così non pochi giudici a escludere il beneficio della limitazione in mancanza di una rigorosa prova idonea a dimostrare che l'evento non fosse riconducibile a dolo o colpa grave dell'armatore. Ed è per soddisfare la medesima esigenza che alcuni Stati membri, in particolare l'Australia ed il Giappone, anche a seguito di eventi che avevano causato danni rimasti in parte insoddisfatti per l'esiguità dei limiti, si resero parte diligente nel sollecitare l'adozione di limiti maggiori. A seguito di queste iniziative si pervenne poi a determinare l'incremento dei limiti nella misura del 51%. Su risoluzione dell'IMO del 19 aprile 2012 detto incremento venne assunto e notificato agli stati contraenti nel giugno 2012. Al riguardo, fu adottata la procedura del tacito consenso in virtù della quale in mancanza di obiezioni entro 18 mesi, detto incremento doveva ritenersi approvato entrando poi in vigore dopo 18 mesi successivi (in totale 36 mesi). Tale termine è scaduto l'8 giugno 2015 data alla quale la modifica del Protocollo è entrata in vigore. Ecco i nuovi limiti:

GT	1996		2012	
	SDR	USD	SDR	USD
Up to 2.000	1.000.000	1.425.000	1.510.000	2.152.000
2.001 to 30.000	400 per gt	570 per gt	604 per gt	860 per gt
30.001 to 70.000	300 per gt	428 per gt	453 per gt	645 per gt
70.000+	200 per gt	285 per gt	302 per gt	430 per gt

Chiaramente, questa modifica non riguarda l'Italia non avendo essa ratificato il Protocollo del 1996. C'è però da chiedersi quale sia l'effetto

della risoluzione con riferimento all'obbligo assicurativo imposto dalla Direttiva europea. Al riguardo, ritengo non vi sia alcun dubbio che tale Direttiva non richieda un ulteriore intervento da parte della Commissione per rendere applicabili i nuovi limiti per quei paesi membri che abbiano ratificato il Protocollo e ciò in quanto, facendo la Direttiva rinvio alla Convenzione, anche i massimali assicurativi devono intendersi automaticamente aggiornati ed incrementati in conformità ai mutati limiti di responsabilità. Al contrario, e per quanto riguarda il nostro paese, nutro seri dubbi che possa sussistere questo automatismo in mancanza di un intervento normativo a modifica del menzionato decreto legislativo. Converrà, comunque, che gli armatori di navi italiane si uniformino in quanto restano esposti a sanzioni in caso di controlli nei porti della Comunità.



avv. Simona Coppola

Studio Legale GarbarinoVergani  
simonacoppola@garbamar.it

## Procedure amministrative per l'imbarco di merci pericolose sui traghetti

Il trasporto di merci pericolose sulle navi ro/ro e ro/pax è sempre un tema di grande attualità. Le procedure da adottare per la movimentazione di questo tipo di merci e le restrizioni imposte dalla legge per il trasporto delle medesime sono note agli addetti ai lavori ma rimangono nebulose per tutti gli altri. Di fatto, la sensazione dei più è che non sia mai particolarmente chiaro chi deve controllare cosa ed in che modo, e che "porto che vai regola che trovi". In realtà, le normative sul trasporto delle merci pericolose a bordo della navi e le procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco ed al trasporto marittimo e per ottenere il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi (*transshipment*) delle merci pericolose sono molto dettagliate e stringenti. Le ultime vigenti nel territorio nazionale sono entrate in vigore il 6 giugno scorso ovvero il 30° giorno successivo alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto Dirigenziale n. 303/2014, a firma del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, avvenuta lo scorso 7 maggio 2014. Dalla lettura del su menzionato decreto emerge con chiara evidenza che, non solo non tutte le merci pericolose sono ammesse al trasporto per le vie marittime ma che molto complessa è la procedura da seguire qualora si intenda trasportare merci pericolose via mare. Il Decreto Dirigenziale in parola, è stato oggetto di una circolare ministeriale esplicativa ("sicurezza della navigazione", serie merci pericolose n. 29 del 2014), che ha chiarito ai vari enti interessati le modifiche che il Decreto Dirigenziale n. 303 del 2014 -che ha abrogato il decreto dirigenziale n. 278 del 2006 sulla medesima materia- avrebbe apportato, una volta entrato in vigore, alle procedure amministrative per il rilascio

dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto delle merci pericolose. Le merci pericolose ammesse al trasporto per via marittima restano le medesime autorizzate dal Codice IMDG (International Maritime Dangerous Goods) obbligatorio per tutti gli Stati dal 1 gennaio 2010. Molte sono le novità della nuova disciplina. Una delle più significative riguarda la possibilità di imbarcare merci pericolose su navi traghetto in "parziale" regime ADR/RID, ovvero agli accordi europei che disciplinano rispettivamente il trasporto di merci pericolose su strada e su ferrovia. In parziale deroga a quanto previsto dal codice IMDG, infatti, con il nuovo decreto, nell'ottica di dare uniformità alle procedure amministrative applicabili all'imbarco di merci pericolose in contenitori, cisterne e colli posti su veicoli stradali e ferroviari, è stata autorizzata la caricazione delle modalità su descritte nei viaggi nazionali della durata prevista all'art. 10.1 del decreto dirigenziale, ovvero in quelli di durata inferiore alle due ore/ due ore e trenta minuti. Per i viaggi di durata superiore a quella prevista dall'art. 10.1, trova invece applicazione il DPR 134/ 2005 sul trasporto di merci pericolose in imballaggi in territorio nazionale. Fatta eccezione per la suddetta parziale deroga restano applicate tutte le altre regole relative alle operazioni di trasporto ci cui all'art. 7 del Codice IMDG. Novità significative sono state previste anche in merito all'autorizzazione all'imbarco ed all'ottenimento del nulla osta allo sbarco. Nei porti sede di Autorità Portuali ad esempio, (art 6.8), allo scopo di velocizzare e semplificare le operazioni portuali, è stato previsto che queste ultime dovranno essere messe a conoscenza dell'avvio del procedimento volto al rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e del nulla osta allo sbarco da parte delle Autorità Marittime e che le modalità di coordinamento tra le due autorità saranno definite a livello locale. Sempre allo scopo di rendere più efficienti le operazioni portuali è previsto che, qualora la documentazione a corredo dell'istanza volta all'ottenimento dell'autorizzazione al trasporto delle merci pericolose sia completa, l'Autorità Marittima possa autorizzare l'imbarco delle medesime, il loro trasporto o lo sbarco anche se la nave non sia ancora giunta in porto. E' inoltre previsto dal decreto in commento che il Comandante dovrà essere prontamente ed adeguatamente informato, prima dell'imbarco, della natura delle merci trasportate e delle procedure di emergenza da seguire in caso di incidenti e dovrà essere cura dello spedizioniere o del raccomandatario marittimo fornire al comandante della nave anche i numeri di chiamata di emergenza dello speditore. Tali misure sono di evidente importanza sul profilo della sicurezza in quanto hanno lo scopo di mettere il comandante della nave nelle condizioni di ottenere tutte le informazioni utili al fine di adottare le necessarie misure di emergenza da seguire in caso di incidenti connessi con la presenza di sostanze pericolose a bordo. La documentazione di cui devono essere in possesso le navi che trasportano merci pericolose è prevista all'art. 4 del decreto, mentre la modulistica da presentare all'Autorità Marittima al fine della relativa richiesta di autorizzazione per l'imbarco/sbarco all'art. 6. Il Decreto Dirigenziale, esaminato in questa sede limitatamente alle parti ritenute di maggiore interesse, è strettamente correlato al Decreto Legislativo 19 agosto 2005 n. 196 che ha attuato

la Direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema di monitoraggio e informazione sul traffico navale come modificata dalla direttiva 2009/17/CE con particolare riferimento al titolo III dello stesso in tema di comunicazione tra gli Stati Membri delle merci inquinanti o pericolose a bordo delle navi. Nel Decreto Dirigenziale n. 303 del 2014 sono state riportate, semplificandole, le formalità di dichiarazione che deve effettuare la nave in arrivo o in partenza da un porto e previste modalità di raccolta delle informazioni ricevute dalle Autorità Marittime dalle unità che trasportano merci pericolose allo scopo di rendere le comunicazioni più efficienti come richiesto dalle su menzionate Direttive e di facilitare la raccolta e la diffusione dei dati relativi alla sicurezza della navigazione nell'ambito del sistema Safe Sea Net (SSN).



avv. Francesca D'Orsi

Studio Legale D'Orsi  
francescadorsi@studiodorsineri.it

## Estratto da



Con la legge di stabilità, sono state emanate disposizioni (commi dal 247 al 250) di natura diversa che modificano e integrano il Decreto Legislativo 286/2005 e l'articolo 83-bis del Decreto-Legge 112/2008, rivoluzionando la disciplina dell'autotrasporto per conto terzi. In sintesi, i principali interventi sono i seguenti: **Risorse strutturali per il settore** L'art. 1, comma 150, assegna all'autotrasporto 250 milioni di euro all'anno a decorrere dal 2015 quali risorse strutturali. Esse, anno dopo anno, saranno ripartite con decreto del Ministero dei Trasporti di concerto con il Ministero delle Finanze. Tuttavia una quota di queste risorse, non superiore al 20%, dovrà essere destinata alle imprese che pongono in essere iniziative per realizzare processi di aggregazione e ristrutturazione aziendale (art.1, comma 151); **Norme di natura fiscale: rimborso accise, conferma del beneficio, ma esclusione dei veicoli euro 0.** Sempre dal 1 Gennaio 2015, sono scattate le nuove disposizioni sul recupero delle accise sul gasolio (che, pertanto, si applicheranno a partire dal 1° trimestre di quest'anno) contenute nei commi 233 e 234 della Stabilità. Le novità riguardano: L'esclusione dal beneficio dei veicoli di categoria ecologica Euro 0 o inferiore; il posticipo al 2019 del taglio dei rimborsi del 15% che, altrimenti, sarebbe scattato dal 1 Gennaio di quest'anno. **È modificata la figura del committente, del vettore ed è stata introdotta la disciplina della subvezione** (ammessa in caso di accordo prima o durante l'esecuzione dell'incarico). In questo caso il vettore assume gli oneri e le responsabilità del committente con particolare riferimento alla verifica della regolarità del sub-vettore, al quale è fatto divieto di avvalersi, a propria volta, di un ulteriore sub-vettore. In particolare, l'art. 1, comma 247, che oltre ad abolire la scheda di trasporto, ha apportato altre importanti modifiche all'art. 2,

comma 1 del D.lgs. n. 286/2005, in particolare sono state implementate le definizioni di committente e di vettore contenute all'art.2, comma 1, lett. b) e c) del d.lgs. 286/2005, ed è stata aggiunta a quella norma una lettera e-bis) volta a definire specificamente la figura del sub vettore. Responsabilità solidale tra committente e vettore e, in caso di incaricato affidato al sub-vettore, tra il vettore e il sub vettore. Il committente e/o vettore devono verificare la regolarità dell'adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi, da parte del soggetto incaricato, preliminarmente alla stipulazione del contratto, mediante acquisizione dal vettore (o dal sub-vettore) dell'attestazione rilasciata dagli enti previdenziali. In futuro questo adempimento dovrebbe essere semplificato mediante accesso a banca dati, con consultazione on line. In mancanza, il committente del trasporto è obbligato in solido a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi agli enti competenti. Pertanto, la nuova responsabilità solidale prevede che, all'atto della conclusione del contratto, il vettore sia tenuto a fornire al committente un'attestazione rilasciata dagli enti previdenziali, di data non anteriore a tre mesi, dalla quale risulti che l'azienda è in regola ai fini del versamento dei contributi assicurativi e previdenziali. Nel caso in cui il committente non richieda l'attestazione in oggetto le conseguenze sono diverse a seconda che il contratto sia in forma scritta o meno: se il contratto è in forma scritta, il committente che non effettua le verifiche deve ritenersi obbligato in solido con il vettore, nonché con ciascuno degli eventuali sub-vettori, entro il limite di un anno dalla cessazione del contratto di trasporto, a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi agli enti competenti, dovuti limitatamente alle prestazioni ricevute nel corso della durata del contratto di trasporto, restando escluso qualsiasi obbligo per le sanzioni amministrative di cui risponde solo il responsabile dell'inadempimento; in caso di contratto di trasporto stipulato in forma non scritta il committente che non esegue la verifica, oltre a dover corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi, i contributi previdenziali e i premi assicurativi agli enti competenti, *"si assume anche gli oneri relativi all'inadempimento degli obblighi fiscali e alle violazioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, commesse nell'espletamento del servizio di trasporto per suo conto eseguito"*. È stata **abrogata espressamente la scheda di trasporto**, mediante l'abrogazione dell'articolo 7-bis del Decreto Legislativo 286/2005 che la prevedeva, e sono soppressi tutti i riferimenti alla scheda di trasporto contenuti nel Decreto Legislativo 286/2005. Infatti, dal 19 luglio 2009 vigeva l'obbligo di compilazione della scheda di trasporto: il committente era tenuto a compilare un'apposita scheda, completa degli elementi essenziali richiesti, che doveva essere conservata a bordo del veicolo, a cura del vettore. Era tuttavia possibile evitare la compilazione della scheda in oggetto se il ddt era integrato con gli specifici dati richiesti per la stessa. L'art. 1, comma 247, c) della legge di Stabilità 2015 ha abrogato la norma che aveva istituito la scheda di trasporto, dal 1° gennaio 2015 i committenti di un servizio di trasporto merci non sono più tenuti

alla compilazione di tale documento e gli operatori di Polizia non possono più chiedere al conducente di esibire la suddetta scheda o i documenti ad essa equipollenti. E' comunque opportuno sottolineare che l'eliminazione della scheda di trasporto non ha coinvolto la documentazione che deve trovarsi sul veicolo per altre finalità (fiscali, di sicurezza o per altri scopi: trasporto rifiuti, animali vivi, carburanti, merci pericolose, ecc.). A tal proposito è intervenuta la circolare del Ministero dell'Interno Prot. n. 300/A/9221/14/108/44 con la quale è stato chiarito che, in assenza della scheda di trasporto, le generalità del committente possono essere desunte dalle istruzioni scritte sul trasporto da tenere comunque a bordo o, in mancanza, sfruttando i poteri di richiesta informazioni previsti dall'articolo 180 del Codice della strada. È stato tuttavia precisato che le sanzioni accertate prima del 1° gennaio 2015, relative alle schede di trasporto, restano comunque valide ed efficaci, anche se non ancora notificate o estinte tramite pagamento; È stata **abrogata la disciplina sui costi minimi di esercizio**, ribadendosi quanto previsto dal Decreto Legislativo 286/2005. L'abrogazione segue la pronuncia della Corte di Giustizia UE del 4 settembre 2014, secondo cui: *"la determinazione dei costi minimi d'esercizio non può essere giustificata da un obiettivo legittimo"*. Per quanto riguarda la disciplina della subvezione, all'interno del d.lgs. 286/2005 è stato inserito l'art. 6 ter, dedicato interamente alla subvezione. La norma è stata così strutturata: Il ricorso alla subvezione è possibile soltanto se è stato concordato tra le parti del contratto di trasporto al momento della stipula o durante l'esecuzione della prestazione. Pertanto, in assenza di accordo con il committente, il vettore non può subvezionare il trasporto. Il primo vettore assume gli oneri e le responsabilità che i nuovi articoli (dal 4 al 4 sexies dell'art. 83 bis della Legge 133/2008) fanno ricadere sul committente, concernenti la verifica dell'adempimento degli obblighi retributivi, contributivi e previdenziali da parte del sub vettore. Se non esegue questa verifica il primo vettore va incontro alle conseguenze previste per il committente nei nuovi commi 4 ter e 4 quinquies dell'art. 83 bis. Se il ricorso alla subvezione non è stato concordato ma, ciò nonostante, il vettore subveziona ugualmente il trasporto, si prevede che il contratto di trasporto può essere risolto per inadempimento, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni già eseguite. La catena di subvezione non può avere ulteriori passaggi. In caso di violazione del divieto di "sub-subvezione", al comma 3 viene prevista la nullità del sub contratto di trasporto, l'ulteriore sub-vettore ha diritto comunque a percepire il compenso già pattuito per il primo sub-vettore, il quale, in caso di giudizio, è tenuto a esibire la propria fattura a semplice richiesta. Per venire incontro alle esigenze organizzative di alcune categorie di operatori della filiera logistica sono stati introdotti due temperamenti a questa disciplina: il primo, in base al comma 4 dell'art. 6 ter, infatti, viene introdotta un'eccezione con riferimento al trasporto di collettame con raggruppamento di più partite e spedizioni, ciascuna di peso non superiore a 50 quintali, qualora vi sia la "rottura del carico". In tal caso viene prevista la possibilità di avvalersi, in tutto o in parte, delle prestazioni di trasporto di uno o più sub vettori dopo ogni rottura del carico. È stata altresì introdotta, alla

definizione di committente di cui all'art. 2, comma 1, del d.lgs 286/05, lettera c), la precisazione in base a cui *"si considera committente anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi che stipula contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto"*. Questa specificazione consente agli operatori logistici, anche iscritti all'Albo degli Autotrasportatori, di non essere considerati, ai fini della disciplina della subvezione, vettori, potendo quindi avvalersi a loro volta di sub vettori. Per quanto riguarda le controversie in materia di contratto di trasporto e di subtrasporto, il comma 249 della legge di Stabilità introduce un nuovo meccanismo di gestione delle eventuali controversie che si venissero a determinare a seguito della stipula o dell'esecuzione di un contratto di trasporto o di sub-vezione. Prima di proporre una causa su tali questioni, infatti, l'interessato è obbligato ad attivare la procedura di negoziazione assistita da uno o più avvocati prevista nel decreto legge 132/2014, convertito con la Legge 162/2014 – il cosiddetto decreto sulla degiurisdizionalizzazione. Nel contratto di trasporto o mediante accordo separato, le parti possono prevedere che la negoziazione assistita si svolga presso le Associazioni di categoria a cui aderiscono. E' importante precisare che questa disposizione non si applica all'azione diretta di cui all'art. 7 ter del d.lgs. 286/2005 – ovvero quella che permette al subvettore che non abbia ricevuto il pagamento dal vettore/committente, di richiedere direttamente il pagamento all'originario committente del trasporto - per cui quest'ultima continuerà ad esercitarsi senza dover prima passare per la negoziazione assistita con la controparte. **Un'ulteriore novità introdotta dalla legge di stabilità, ha previsto un limite alla dimostrazione della capacità finanziaria mediante la polizza di responsabilità professionale.** L'art. 1, comma 251, prevede che le imprese che presentano domanda di autorizzazione all'esercizio della professione possono dimostrare il requisito dell'idoneità finanziaria attraverso la polizza di responsabilità professionale, limitatamente ai primi due anni di attività che decorrono dalla data dell'avvenuta autorizzazione all'esercizio della professione, di cui all'art. 11 del Regolamento (CE) 1071/2009. A partire dal terzo anno, invece, l'impresa non potrà più avvalersi del predetto strumento, per cui la dimostrazione del requisito dovrà avvenire mediante: i conti annuali dell'azienda, certificati da un revisore o da altro soggetto debitamente riconosciuto; l'attestazione rilasciata sotto forma di fidejussione bancaria o assicurativa. Le polizze di responsabilità professionale in essere alla data di entrata in vigore della Legge di Stabilità (1 Gennaio 2015) restano comunque valide fino alla loro scadenza. Ne è tuttavia esplicitamente escluso il rinnovo tacito. Le modifiche introdotte dalla legge di stabilità segnano profondamente il settore dei trasporti, rendendo necessaria la revisione dell'intera disciplina contrattualistica, con particolare riguardo agli adempimenti e prescrizioni che la nuova normativa impone agli operatori della filiera trasportistica.



avv. Andrea Tracci

Studio Legale Associato TDP  
studio.tdp@live.it

## Accadde oggi, effetti della legge di Stabilità 2015: la fine dei costi minimi ed altro ancora

Un anno o poco meno è trascorso dalla Legge di Stabilità 2015 (Legge 23.12.2014 n° 190, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n° 300 del 29.12.2014) che, come si ricorderà, ha introdotto norme rivoluzionarie per il mondo dell'autotrasporto entrate in vigore a partire dal 1° Gennaio di quest'anno. Rivediamole insieme. Si comincia con una importante ri-definizione della figura del *vettore* in caso di consorzi, rete o aggregazione di imprese di trasporto, nonché della figura di *committente* in caso di aziende che svolgano (anche) servizi di logistica. Ecco il testo: (Comma 247) *Al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 vengono apportate le seguenti modificazioni: «Si considera vettore anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi associata a una cooperativa, aderente a un consorzio, o parte di una rete di imprese, nel caso in cui esegua prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento cui aderisce» «Si considera committente anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi che stipula contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto»* Si stabilisce per la prima volta anche la definizione di *sub-vettore*, quale «... *impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata a eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale nel territorio italiano, che, nel rispetto del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, svolge un servizio di trasporto su incarico di altro vettore*». Precisioni, forse, almeno in parte, inutili perché desumibili dalle definizioni già esistenti, ma evidentemente dirette a consentire un passaggio in più nella filiera dei trasporti alla luce degli articoli successivi, che, come ormai è risaputo, pongono seri limiti alla subvezione. Altra sostanziale novità è infatti la c.d. «Disciplina della sub-vettura, Art. 6-ter», a mente della quale: «1. *Il vettore incaricato della prestazione di un servizio di trasporto può avvalersi di sub-vettori nel caso in cui le parti concordino, alla stipulazione del contratto o nel corso dell'esecuzione dello stesso, di ricorrere alla sub-vettura. Il vettore assume gli oneri e le responsabilità gravanti sul committente connessi alla verifica della regolarità del sub-vettore, rispondendone direttamente ai sensi e per gli effetti del comma*

*4-ter dell'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni*». A parte la incredibile sgrammaticatura contenuta nella rubrica dell'articolo ("*sub-vettura*"), posto che, come ognuno sa, il vettore non fa una "*vettura*", bensì una "*vezione*" di merce, si è resa obbligatoria l'autorizzazione da parte del committente a che il primo vettore possa a sua volta avvalersi di un sub-vettore, sotto pena di possibile risoluzione del relativo contratto. Scopo della norma è quello di rendere garante il primo vettore verso il committente rispetto alla "*regolarità*" del sub-vettore incaricato. Ma in mancanza di migliori precisazioni (circa il tipo di regolarità: se fiscale, previdenziale, o amministrativa) la disposizione ha senso solo se letta alla luce dalla disposizione che troveremo dopo, ovvero il novellato comma 4-bis dell'art. 83-bis (ove si fa menzione di trattamenti retributivi, contributi previdenziali e premi assicurativi dovuti agli enti competenti). Per rendere le cose semplici sarebbe quindi bastato far specifico riferimento, in tale norma, alla regolarità di cui al citato comma 4-bis. Tra l'altro viene previsto un obbligo a carico del primo vettore previsto da una norma (cfr. **4-ter novellato dell'articolo 83-bis**) che, anch'essa, si trova nello stesso provvedimento, ma (cronologicamente) dopo. E tale norma prosegue ancora, come anticipato, con la sanzione contrattuale della risoluzione: «2. *In mancanza dell'accordo di cui al comma 1, in caso di affidamento da parte del vettore di eventuale sub-vettura il contratto può essere risolto per inadempimento, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni già eseguite*». La conseguenza della mancanza di autorizzazione alla sub-vezione da parte del committente è quella di rendere risolvibile il contratto. Ma quale contratto, quello di vezione primaria o secondaria? Posto che si parla di *inadempimento* nella pratica si è proposto per la prima soluzione, anche se non è precisato chi può risolvere tale contratto. Per logica si direbbe da parte del committente, ma è pur sempre un'interpretazione. La salvezza del pagamento attenua poi ogni possibile conseguenza, anzi la annulla in ogni caso in cui non ci sia un contratto di durata. E veniamo ora all'ormai famoso divieto di doppia subvezione: «3. **Il sub-vettore non può a sua volta affidare ad altro vettore lo svolgimento della prestazione di trasporto. In caso di violazione di tale divieto il relativo contratto è nullo, fatto salvo il pagamento del compenso pattuito per le prestazioni già eseguite. In tal caso il sub-vettore successivo al primo ha diritto a percepire il compenso già previsto per il primo sub-vettore il quale, in caso di giudizio, è tenuto a esibire la propria fattura a semplice richiesta. Inoltre, nel caso di inadempimento degli obblighi fiscali, retributivi, contributivi e assicurativi, il sub-vettore che affida lo svolgimento della prestazione di trasporto assume gli oneri e le responsabilità connessi alla verifica della regolarità, rispondendone direttamente ai sensi e per gli effetti del comma 4-ter dell'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni.**» Qui gli effetti sono stati davvero notevoli perché intere filiere sono state oggetto di una totale ri-organizzazione. Non sappiamo, peraltro, se tale norma avrà ulteriore futuro, posto che un divieto di tal genere è

sicuramente costituzionalmente censurabile alla luce della garanzia di libertà di impresa, e considerato oltretutto che non pare giustificato da alcun motivo giuridicamente sostenibile (che la filiera del trasporto si accorci può essere ovviamente desiderabile da alcuni e non da altri, e non risponde ad un interesse pubblico apprezzabile). Non solo, poiché il contratto di trasporto è tradizionalmente inquadrato nella categoria dei c.d. "contratti a favore di terzo" (art. 1411 c.c.), la sanzione di nullità davvero mal si concilia con tale situazione giuridica, dove l'interesse (alla riconsegna della merce) del terzo (*innocente*) andrebbe semmai tutelato, e non messo a rischio. Come detto sopra, scopo della norma è anche quello di rendere garante il primo sub-vettore verso il committente rispetto alla "*regolarità*" degli altri sub-vettori eventualmente incaricati pur in presenza del divieto di legge. Anche in questo caso parlare genericamente di "*regolarità*" non ha molto senso. Un appiglio ce lo fornisce il riferimento all' *inadempimento degli obblighi fiscali, retributivi, contributivi e assicurativi* (anche se non si dice da parte di chi, immaginiamo dei sub-vettori successivi al primo, ma, anche in questo caso, si tratta di un'interpretazione). Peraltro, se qui tale riferimento viene fatto, a maggior ragione manca laddove, come detto sopra, non viene specificato a che tipo di *regolarità* ci si riferisca. Ma il punto critico emerso in questi mesi è ancora un altro: se un sub-vettore non pagasse i suoi autisti e di ciò dovesse rispondere il (primo) vettore che gli ha affidato solo qualche viaggio, come potrebbe mai estrapolarsi la parte di retribuzione relativa solo a tali singoli viaggi? Inoltre, come detto, in caso di violazione del divieto di ulteriori sub-vezioni, i relativi contratti saranno considerati nulli *ex lege* e, in caso di giudizio, il primo sub-vettore dovrà riconoscere al successivo sub-vettore il suo stesso compenso esibendo la fattura nolo (ma si noti che non vi è sanzione per il caso di inottemperanza a tale ordine di esibizione!). Viene poi prevista un'eccezione a quanto sopra per il trasporto c.d. "a groupage": «4. *All'impresa di trasporto che effettua trasporti di collettame mediante raggruppamento di più partite e spedizioni, ciascuna di peso non superiore a 50 quintali, con servizi che implicano la rottura del carico, intesa come scarico delle merci dal veicolo per la loro suddivisione e il successivo carico su altri mezzi, e' concessa la facoltà di avvalersi per l'esecuzione, in tutto o in parte, delle prestazioni di trasporto di uno o più sub-vettori dopo ogni rottura di carico*». Non essendo chiara la regola base, anche l'eccezione risulta di conseguenza oscura. Possiamo comprendere che l'impresa di trasporto di collettame avrà possibilità di avvalersi di ulteriori sub-vettori dopo ogni "rottura del carico", ma è nozione questa che ha davvero poco di giuridico e che peraltro può avvenire in modi molto diversi tra loro, con conseguente difficoltà di pratica dimostrazione in caso di controversia, come ci ha già dimostrato l'esperienza di questi mesi. Veniamo ora all'abolizione della scheda di trasporto, che pure, dopo numerose circolari interpretative, era ormai entrata nella *routine* dei controlli su strada: «c) *l'articolo 7-bis e' abrogato e sono, conseguentemente, soppressi tutti i riferimenti alla scheda di trasporto contenuti nel medesimo decreto legislativo*». Resta da capire cosa effettivamente ora controllino gli agenti, posto che il contratto scritto non è obbligatorio e la lettera di vettura CMR, a rigori, neppure, anche

se solitamente presente in tutti i trasporti internazionali. Una circolare ha già avuto modo di precisare che non deve più essere richiesta l'esibizione della scheda di trasporto o dei documenti ad essa equipollenti, ma che "restano, naturalmente, in vigore le altre disposizioni che prevedono l'obbligo di portare a bordo la documentazione della merce per finalità fiscali, di sicurezza o per altre finalità (documenti per trasporto rifiuti, animali vivi, carburanti, merci pericolose, ecc.)". Però è stato precisato che le sanzioni per mancanza a bordo della scheda di trasporto erogate prima dell'entrata in vigore della legge restano "pienamente valide ed efficaci, anche se non ancora notificate o estinte per pagamento". Anche su questo punto le prime esperienze giudiziali hanno mostrato molte incertezze interpretative da parte dei singoli giudici. Per quanto riguarda l'applicazione delle norme sulla corresponsabilità del committente o del vettore per le violazioni commesse durante il trasporto, gli organi di controllo ora sono costretti a ricavare le generalità del committente aliunde, cioè tramite altro dalla scheda. Si potrà quindi esibire copia del contratto scritto di trasporto, se esistente, o comunque evidenza di istruzioni scritte (compatibili con il rispetto del C.d.S.), che dovrebbero sempre trovarsi a bordo del veicolo, come ancora impone il vecchio comma 4 dell'articolo 7 del Decreto Legislativo 286/2005. Veniamo ora alla famosa abolizione dei c.d. "costi minimi": «248. All'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni: a) i commi 1, 2 e 3 sono abrogati (quindi sono in via definitiva eliminate le rilevazioni del costo medio del carburante per chilometro di percorrenza, la quota e l'incidenza dei costi del carburante, etc...); b) i commi 4, 4-bis, 4-ter, 4-quater, 4-quinquies e 5 sono sostituiti dai seguenti: «4. **Nel contratto di trasporto, anche stipulato in forma non scritta, di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, e successive modificazioni, i prezzi e le condizioni sono rimessi all'autonomia negoziale delle parti, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale**». Ovvio che quanto sopra fosse la diretta conseguenza di quanto statuito dalla Sentenza della Corte di Giustizia UE del 4 Settembre 2014. Peccato che nulla si sia detto delle migliaia di vertenze tariffarie ancora in corso! **L'orientamento prevalente dei tribunali è comunque quello di ritenere inapplicabili i "costi minimi" per contrasto con la normativa comunitaria.** Veniamo ora ai nuovi commi da bis a sexes: «4-bis. Al fine di garantire l'affidamento del trasporto a vettori in regola con l'adempimento degli obblighi retributivi, previdenziali e assicurativi, il committente e' tenuto a verificare preliminarmente alla stipulazione del contratto tale regolarità mediante acquisizione del documento di cui al comma 4-sexies. In tal caso il committente non assume gli oneri di cui ai commi 4-ter e 4-quinquies. 4-ter. **Il committente che non esegue la verifica di cui al comma 4-bis ovvero di cui al comma 4-quater e' obbligato in solido con il vettore, nonché con ciascuno degli eventuali sub-vettori, entro il limite di un anno dalla cessazione del contratto di trasporto, a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi agli enti competenti,** dovuti limitatamente alle

prestazioni ricevute nel corso della durata del contratto di trasporto, restando escluso qualsiasi obbligo per le sanzioni amministrative di cui risponde solo il responsabile dell'inadempimento. Il committente che ha eseguito il pagamento può esercitare l'azione di regresso nei confronti del coobbligato secondo le regole generali. 4-quater. La verifica sulla regolarità del vettore e' effettuata limitatamente ai requisiti e ai sensi del comma 4-bis, fino alla data di adozione della delibera del presidente del Comitato centrale per l'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. A decorrere dall'adozione della delibera di cui al primo periodo, la verifica sulla regolarità del vettore e' assolta dal committente mediante accesso ad apposita sezione del portale internet attivato dal citato Comitato centrale, dal quale sia sinteticamente acquisita la qualificazione di regolarità del vettore a cui si intende affidare lo svolgimento di servizi di autotrasporto. A tal fine il medesimo Comitato centrale, previa opportuna intesa, acquisisce sistematicamente in via elettronica dalle amministrazioni e dagli enti competenti l'informazione necessaria a definire e aggiornare la regolarità dei vettori iscritti. 4-quinquies. **In caso di contratto di trasporto stipulato in forma non scritta il committente che non esegue la verifica di cui al comma 4-bis ovvero di cui al comma 4-quater, oltre agli oneri di cui al comma 4-ter, si assume anche gli oneri relativi all'inadempimento degli obblighi fiscali e alle violazioni del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, commesse nell'espletamento del servizio di trasporto per suo conto eseguito. 4-sexies. All'atto della conclusione del contratto, il vettore e' tenuto a fornire al committente un'attestazione rilasciata dagli enti previdenziali, di data non anteriore a tre mesi, dalla quale risulti che l'azienda e' in regola ai fini del versamento dei contributi assicurativi e previdenziali**». A parte l'obbligo (già previsto per legge) del DURC, è apparso tutto alquanto confuso. Vale infatti il discorso di cui sopra, come fare, ad esempio, per estrapolare gli oneri relativi al singolo viaggio? Ma in sostanza è stata introdotta, a carico dei committenti, una responsabilità solidale retributiva e contributiva, per essere esonerati dalla quale il committente (o vettore che incarichi un sub-vettore) dovrà previamente verificare che il trasportatore abbia rilasciato il predetto DURC (Documento Unico di Regolarità Contributiva) avente data non antecedente ad oltre tre mesi da quella di effettuazione del trasporto. La verifica della "regolarità" è ora possibile (a partire dal 23 novembre 2015) attraverso l'interrogazione di una apposita banca dati affidata alla gestione del Comitato Centrale dell'Albo Autotrasportatori che dovrà costantemente aggiornarla incrociando i dati di INPS, INAIL, ANIA, Camere di Commercio, REN, ed Agenzia delle Entrate. Tale verifica viene quindi assolta dal Committente mediante accesso, previa autenticazione, alla funzione "Consultazione regolarità imprese" presente sul Sito [Portale dell'Automobilista \(www.ilportaledellautomobilista.it/web/portale-automobilista/consultazione-regolarita-posizione-albo\)](http://www.ilportaledellautomobilista.it/web/portale-automobilista/consultazione-regolarita-posizione-albo). Nel caso di contratti non scritti la responsabilità dei committenti sarà anche fiscale e per le violazioni al Codice della Strada, qualora gli stessi si avvalgano di vettori e sub-vettori non in regola con i versamenti contributivi. Da ultimo

occorre ricordare come la legge avesse introdotto una frase di incerta portata: "i prezzi e le condizioni sono rimessi all'autonomia negoziale delle parti, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza stradale e sociale", che, almeno ad oggi, non ha avuto alcuna pratica applicazione. Del resto che cosa si intendesse affermare con tale principio non era affatto chiaro. Forse che un nolo eccessivamente basso va direttamente ad incidere sulla sicurezza (come riteneva la norma abrogata)? Difficile però crederlo in un'ottica sistematica, se lo scopo era quello di liberalizzare una volta per tutte il settore. Eppure il riferimento, in particolare, all'adeguatezza, lascia ancora una porta aperta a tali interpretazioni. Altra norma che ha avuto scarsa applicazione pratica (ma principalmente per effetto del ribasso del costo del gasolio) è quella che prevedeva (e prevede) la clausola di adeguamento del costo carburante (che peraltro già esisteva), entrata in vigore accompagnata dalla analoga clausola di adeguamento dei costi dei pedaggi autostradali (le c.d. *Fuel Surcharge* e *Toll Surcharge*). Ma, anche qui, una chiara incongruenza: si parla di adeguamento della parte del corrispettivo corrispondente al costo del carburante ma si è tolto l'obbligo di esposizione dello stesso in fattura (o in contratto), cosicché l'aggiornamento diventa di fatto praticamente impossibile, se non (volontariamente) previsto nei contratti scritti che scorporino (sempre in assenza di obbligo di legge) tale voce di costo. Questa la norma: «5. Nel caso in cui il contratto abbia ad oggetto prestazioni di trasporto da effettuare in un arco temporale eccedente i trenta giorni, la parte del corrispettivo corrispondente al costo del carburante sostenuto dal vettore per l'esecuzione delle prestazioni contrattuali, come individuata nel contratto o nelle fatture emesse con riferimento alle prestazioni effettuate dal vettore nel primo mese di vigenza dello stesso, e' adeguata sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio per autotrazione, ove tali variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del contratto stesso o dell'ultimo adeguamento effettuato. **Tale adeguamento viene effettuato anche in relazione alle variazioni delle tariffe autostradali italiane**». Corollario dell'abolizione dei costi minimi è l'eliminazione dello speciale procedimento ingiunzionale e sanzionatorio prima previsto dai commi 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 16, espressamente abrogati, al pari del comma 14 (sanzioni), che viene sostituito dal seguente: «14. Alla violazione delle norme di cui ai commi 13 e 13-bis consegue la sanzione amministrativa pecuniaria pari al 10 per cento dell'importo della fattura e comunque non inferiore a 1.000 euro». Cioè rimane la sanzione per il pagamento del corrispettivo del trasporto oltre il novantesimo giorno dalla data di emissione della fattura da parte del vettore. Veniamo infine alle norme processuali: si è previsto, ed è vigente, l'obbligo della negoziazione assistita in caso di controversie aventi ad oggetto contratti di trasporto, con l'eccezione (poco comprensibile) delle controversie in tema di c.d. azione diretta: «249. Costituisce condizione dell'esercizio in giudizio di un'azione relativa a una controversia in materia di contratto di trasporto o di sub-trasporto l'esperimento del procedimento di negoziazione assistita da uno o più avvocati di cui al capo II del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 132, convertito, con modificazioni, dalla legge 10

novembre 2014, n. 162, cui si rinvia per la disciplina del procedimento stesso. Se le parti, con accordo o nel contratto, prevedono la mediazione presso le associazioni di categoria a cui aderiscono le imprese, la negoziazione assistita esperita si considera comunque valida. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano per l'attivazione dell'azione diretta di cui all'articolo 7-ter del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286". Infine ricordiamo che il Ministero dei Trasporti ha periodicamente pubblicato nel corso dell'anno "i valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi". Ma quale pratica utilizzazione abbiano tali valori *indicativi* non è ancora chiaro. Insomma, come si è visto, il pacchetto delle nuove norme introdotte nel 2015 è apparso in questi mesi provvedimento discutibile quanto ai previsti effetti benefici (oltre che approssimativo nella formulazione letterale), nonché totalmente avulso e scoordinato dal contesto in cui è stato inserito, mancando totalmente un raccordo con le norme già esistenti: Decreto Legislativo 286/2005 *in primis*, il che ha lasciato, e lascerà, aperte e irrisolte (e dunque fonte di ulteriori contenziosi) questioni interpretative decisive, per non parlare delle controversie relative ai costi minimi ancora pendenti in Tribunale, riguardo alle quali, come detto, la legge neppure ha fatto cenno, lasciandone la risoluzione ai singoli giudici.



avv. Claudio Perrella

Studio Legale LS LexjusSinacta

c.perrella@lslex.com

## Le opportunità per le imprese italiane offerte dall'accordo sul nucleare iraniano (JCPOA)

Continuano i progressi nell'attuazione dell'accordo siglato con l'Iran noto come JCPOA, che prevede la progressiva eliminazione delle sanzioni e misure restrittive adottate dagli USA e dall'Unione Europea nei confronti dell'Iran. Tale alleggerimento delle sanzioni non è immediato, e decorrerà soltanto a partire dal c.d. Implementation Day. Nel contesto del JCPOA, Piano d'Azione Congiunto Globale siglato a Vienna il 14 luglio 2015 tra l'Iran e il gruppo dei 5+1, siamo da poco entrati nella fase più importante del programma, dal momento che il 18 ottobre 2015 è scattato il c.d. Adoption Day essendo decorso il termine di 90 giorni dalla data di approvazione dell'accordo da parte del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Quanto alla Roadmap del JCPOA ricordiamo di seguito i principali step: **Adoption Day** - 18 ottobre 2015. L'Iran ha avviato l'attuazione di determinati impegni assunti con riguardo alle attività nucleari. Contestualmente, l'Unione Europea e Stati Uniti d'America hanno dato avvio all'attuazione dell'accordo. L'UE mediante l'adozione del Regolamento che prevede la revoca di numerose misure restrittive e gli USA con la previsione di *waivers* per la sospensione dell'applicazione di

molte cd. sanzioni secondarie. E' opportuno segnalare che tali atti avranno effetto solo alla "data di attuazione" (c.d. Implementation Day), contemporaneamente all'attuazione da parte dell'Iran, accertata dall'Agenzia internazionale per l'energia atomica (AIEA), delle misure concordate in materia di nucleare. Di conseguenza ad oggi restano in vigore le sanzioni e misure restrittive.

**Implementation Day.** A partire da tale data:

- Verranno meno le decisioni del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite nn. 1696, 1737, 1747, 1803, 1835, 1929 e 2224.
- Le normative adottate dall'Unione Europea in sede di Adoption Day entreranno in vigore.
- Le misure di alleggerimento delle sanzioni disposte dagli USA diventeranno anch'esse effettive.

La data dell'Implementation Day, prevista inizialmente tra fine anno e inizio 2016, è ancora incerta. L'accordo infatti prevede interventi su alcuni impianti nucleari iraniani particolarmente complessi anche dal punto di vista tecnico che potrebbero richiedere più tempo del previsto, facendo così slittare la data dell'Implementation Day ad un momento successivo (seconda parte del 2016). La data dell'Implementation Day dipende quindi dalla rapidità con la quale le autorità iraniane adempiranno agli obblighi sulla stessa gravanti. **Transition Day** - 18 ottobre 2023 (8 anni dopo l'Adoption Day) **Termination Day** - 18 ottobre 2025 (10 anni dopo l'Adoption Day a condizione che nessuna sanzione ONU sia stata ripristinata). Data a partire dalla quale verranno meno tutte le sanzioni e misure restrittive nel frattempo rimaste in vigore. Contestualmente all'Adoption Day sono stati approvati dall'Unione Europea gli atti per la revoca delle sanzioni e misure restrittive. In particolare, l'Unione europea ha adottato il seguente pacchetto di atti:

- Decisione (PESC) 2015/1863 del Consiglio, del 18 ottobre 2015, che modifica la decisione 2010/413/PESC, concernente misure restrittive nei confronti dell'Iran.
- Regolamento (UE) 2015/1861 del 18 ottobre 2015, che modifica il regolamento (UE) n. 267/2012, concernente misure restrittive nei confronti dell'Iran.
- Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1862 del 18 ottobre 2015, che attua il regolamento (UE) n. 267/2012, concernente misure restrittive nei confronti dell'Iran.

Tali provvedimenti definiscono le misure di scongelamento di asset e rimozione dei divieti che troveranno applicazione a partire, si ripete, dall'Implementation Day. Gli operatori, fermo il rispetto di alcune misure restrittive che rimarranno in vigore, potranno tornare ad operare con l'Iran e compiere, tra le altre, le seguenti attività:

- Fornitura all'Iran di attrezzature e tecnologie fondamentali per i settori oil e gas e per l'industria petrolchimica (tra cui prospezione di greggio e gas naturale; produzione di greggio e gas naturale; raffinazione e liquefazione di gas naturale).
- Importazioni, esportazioni e trasporto di greggio, prodotti petroliferi e petrolchimici nonché gas naturale e altri idrocarburi gassosi di origine iraniana.
- Servizi per il trasporto e lo stoccaggio di greggio o prodotti petrolchimici iraniani.
- Investimenti in Iran nel settore oil e gas nonché nel settore petrolchimico.
- Fornitura di attrezzature e tecnologie

fondamentali per la costruzione, manutenzione e adattamento di navi, anche petroliere, e servizi connessi.

- Fornitura di banconote e monete iraniane.
- Trasferimento di fondi da/a soggetti, società o entità iraniane senza necessità di previa autorizzazione o avviso.
- Transazioni con le banche iraniane.
- Importazione/esportazione di oro, metalli preziosi e diamanti e servizi connessi.
- Prestazione di servizi a favore di navi battenti bandiera iraniana.

Inoltre vengono meno, in linea generale, le restrizioni nei flussi finanziari tra l'UE e l'Iran e le sanzioni relative alle assicurazioni e servizi connessi. Va ricordata inoltre la previsione sulla reintroduzione delle Sanzioni UE in caso di significativo mancato rispetto da parte dell'Iran degli impegni fissati nel JCPOA. In caso di reintroduzione delle sanzioni si porrà chiaramente il problema dei contratti nel frattempo stipulati. A tal proposito l'Unione Europea sembra fortemente orientata nel senso di voler assicurare comunque "adeguata protezione" all'esecuzione di detti contratti. Per concludere si ricorda che, sempre a partire dall'Implementation Day, verranno sospese anche le c.d. *secondarysanctions* statunitensi, ossia quelle sanzioni che possono essere imposte dagli USA a qualsiasi persona, anche straniera, che abbia posto in essere transazioni significative con l'Iran nei settori individuati nella normativa statunitense e, in particolare, nei settori energetico, petrolchimico, trasporti, cantieristica navale, assicurazioni e riassicurazioni, metalli preziosi e automobilistico. Resteranno invece in ogni caso in vigore anche dopo l'Implementation Day le Sanzioni Primarie in vigore per i soggetti statunitensi o società dagli stessi controllate, fatta eccezione per limitatissimi casi (tra cui ad es. le esportazioni di velivoli commerciali per passeggeri, loro componenti e servizi connessi) che verranno illustrati nel dettaglio nelle Linee Guida che il governo USA pubblicherà prima dell'Implementation Day. Sarà necessario in futuro monitorare le tempistiche di implementazione dell'accordo e, soprattutto, prestare molta attenzione alla normativa adottata da USA e UE in modo da verificare se ed in che misura le attività che intendono porre in essere siano o meno consentite, o restino al contrario tra quelle soggette a restrizioni.



avv. Massimiliano Grimaldi

Grimaldi Studio Legale, Genova  
segreteria@grimaldistudiolegale.com

## L'arrivo e partenza della nave dai porti Ue

**Brevi notazioni sulla possibile estensione della semplificazione delle formalità amministrative introdotta dalla direttiva 2010/65/CE alla navigazione interna e sul rapporto con la direttiva 2005/44/CE (RIS).**

Il trasporto marittimo si confronta da sempre con procedure amministrative complesse e notevolmente articolate a causa degli svariati adempimenti derivanti dalle normative in materia doganale, fiscale, ambientale, di immigrazione, di safety e security, etc. In particolare, le competenti autorità impongono al comandante, all'arrivo e alla partenza della nave dal porto, di presentare numerosi documenti che tuttavia si sono spesso risolti in inutili duplicazioni (almeno in parte), con conseguente dispendio di tempo ed aumento dei costi per l'armatore. La necessità di semplificazione documentale e di uniformità delle procedure è invero questione risalente, se si considera che già nel 1965 fu adottata la *Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL)* (9 aprile 1965; entrata in vigore il 5 marzo 1967) al fine di agevolare l'efficienza e la competitività del trasporto marittimo internazionale proprio attraverso la riduzione del numero di dichiarazioni da presentare alle autorità e l'armonizzazione delle procedure. La necessità di rimuovere gli ostacoli amministrativi in questione è peraltro emersa più di recente anche con riguardo al trasporto marittimo a corto raggio, ciò che ha portato alla adozione della direttiva 2002/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002, sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri della Comunità (direttiva trasposta nell'ordinamento italiano con il dlgs n. 335/04). Tale direttiva, che aveva in sostanza riconosciuto (salvo alcune eccezioni) a livello comunitario i formulari di cui alla Convenzione Fal, è stata successivamente abrogata dalla direttiva 2010/65/CE adottata il 20 ottobre 2010, che ha come obiettivo quello di ridurre gli oneri delle compagnie di navigazione attraverso la semplificazione ed armonizzazione di alcune procedure, istituendo una trasmissione elettronica standard delle informazioni e razionalizzando le formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza dai porti Ue. Sulla base della predetta direttiva (recepita dall'Italia con l'articolo 8, commi da 10 a 17, del decreto-legge n. 179/12) le informazioni saranno scambiate attraverso il sistema *SafeSeaNet* che, oltre alla funzione di sicurezza, consente lo

scambio di informazioni supplementari allo scopo di facilitare il traffico e il trasporto marittimo a corto raggio. In tale ambito, la prevista costituzione dell'interfaccia unica nazionale mi pare rappresenti uno degli elementi qualificanti: l'interfaccia unica sarà infatti la sede dove tutte le informazioni saranno comunicate una prima volta e messe a disposizione delle autorità competenti degli Stati membri nei vari settori, ad esempio le autorità portuali, doganali, sanitarie etc. I paesi UE dovranno provvedere affinché le informazioni ricevute secondo le formalità di dichiarazione siano rese disponibili nei loro sistemi nazionali *SafeSeaNet* e metteranno a disposizione degli altri paesi UE parti di tali informazioni attraverso il medesimo sistema *SafeSeaNet*. I lavori di attuazione della direttiva, agevolati dai progetti di sostegno IMP (Integrated Maritime Policy) e AnNa (Advanced Nacional Networks for Administration), hanno peraltro registrato un rallentamento dovuto al prolungarsi dei tempi per il completamento delle specifiche funzionali e tecniche (definizioni e formati dei dati) nonché al fatto che le norme operative per il formulario FAL 2 (Dichiarazione di carico), assieme al manifesto di carico, non sono state elaborate né sono state prese in considerazione nell'esercizio di mappatura dei dati al fine di non ostacolare lo sviluppo, da parte dei Servizi della Commissione, delle specifiche per l'*eManifest* facente parte della iniziativa "cintura blu" e che dovrebbe essere depositato tramite l'interfaccia unica nazionale. Per tali ragioni l'adempimento delle formalità unicamente in formato elettronico ha preso avvio con un leggero ritardo rispetto al 1° giugno 2015, data che l'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva aveva fissato quale termine di cessazione della trasmissione delle informazioni in formato cartaceo ai sensi dell'articolo 7 della direttiva medesima. Ma l'aspetto che mi pare particolarmente interessante, in quanto effettivamente innovativo, risiede nella parte della direttiva che prospetta la possibilità di estendere la semplificazione delle procedure amministrative alla particolare fattispecie della navigazione che dal mare si estende sino ai porti commerciali dell'entroterra utilizzando le idrovie interne. Mi riferisco all'articolo 15 della direttiva, il quale prevede (per effetto di un emendamento alla proposta di direttiva COM (2009) 0011) che la Commissione riferisca al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla attuazione della direttiva medesima anche in relazione "*alla possibilità di estendere al trasporto per idrovie interne la semplificazione introdotta dalla presente direttiva*" nonché "*alla compatibilità del sistema di informazione fluviale con i sistemi elettronici di cui alla presente direttiva*". Tale aspetto, come dicevo, mi pare particolarmente interessante poiché sarebbe ormai più conveniente, almeno sotto il profilo che qui occupa, ragionare in termini di "navigazione in acque comunitarie" piuttosto che di navigazione marittima e interna. E' evidente, infatti, che una nave marittima che percorra le idrovie per raggiungere il porto interno è oggi penalizzata per il fatto di dovere sottostare ad un duplice regime di formalità amministrative alla partenza e all'arrivo in porto: quello marittimo e quello previsto per la navigazione interna dallo Stato del porto di approdo. Ora, proprio di recente la Commissione, in attuazione dell'articolo 15, ha confermato al Parlamento europeo e al Consiglio la possibilità di

estendere la semplificazione amministrativa marittima alla navigazione che si estenda alle idrovie interne evidenziando che tale semplificazione dovrebbe necessariamente passare attraverso l'interfaccia con il sistema elettronico RIS "River Information Services" (Servizi armonizzati di informazione fluviale) introdotto dalla direttiva 2005/44/CE e sviluppato sulla base delle specifiche tecniche e dei criteri operativi contenuti nel regolamento UE n. 415/2007, modificato dal regolamento UE n. 689/2012, nonché nel regolamento UE n. 164/2010. Occorrerà peraltro che le autorità della navigazione interna accettino i modelli di informazione utilizzati in ambito marittimo, ciò che richiederà la modifica del quadro normativo. Il percorso di semplificazione amministrativa avviato dalla direttiva 2010/65/CE sembra dunque molto apprezzabile per l'ampiezza e l'organicità della relativa impostazione. E' opportuno peraltro precisare che la direttiva 2005/44/CE ha una impostazione diversa da quella della direttiva 2010/65/CE, poiché disciplina il più ampio tema della fornitura di un servizio di supporto informativo dati in favore dell'utente RIS (comandanti delle navi, etc) al fine di assicurare al trasporto per vie navigabili interne una maggiore efficienza e competitività nonché sicurezza. In materia di navigazione interna, il tema della semplificazione e standardizzazione delle formalità amministrative di arrivo e partenza trova disciplina anche all'interno della risoluzione Unesco n. 60 "*International Standards for Notices to Skippers and for Electronic Ship Reporting in Inland Navigation*" (ECE/TRANS/SC.3/175) adottata il 20 ottobre 2005 e segnatamente nel suo Annex, part II. "*This standard*", si legge in tale Annex sotto il paragrafo "*Purpose and scope*" (2), "*intends to avoid reporting the data related to a voyage more than once to different authorities and/or commercial parties.*" e in tale contesto le Parti hanno gettato le basi per realizzare la compatibilità con la navigazione marittima prendendo in considerazione la direttiva 2002/6/CE relativa, come innanzi detto, alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o partenza da porti degli Stati membri; direttiva poi abrogata dalla direttiva 2010/65/CE. In particolare, la stessa messaggistica nave-autorità è utilizzata nella navigazione marittima e nella navigazione interna con riguardo al trasporto di cose pericolose e inquinanti. Nella 58° sessione tenutasi a Ginevra il 12-14 novembre 2014 la Inland Transport Committee ha peraltro adottato la risoluzione n. 79 "*International Standards for Electronic Ship Reporting in Inland Navigation*" a seguito della decisione della Working Party on Inland Water Transport di scindere la risoluzione n. 60 in due risoluzioni. L'Annesso alla risoluzione n. 79 ha sostituito, in tale ottica, la parte II dell'Annex alla risoluzione n. 60 come riprodotta nel documento ECE/TRANS/SC.3/175. La risoluzione n. 79 risulta protesa a realizzare un sistema sempre più compatibile con la navigazione marittima ed a tal fine nei relativi lavori preparatori si è tenuto conto anche della direttiva 2002/59/CE.



avv. Margherita Pace

Studio Legale Associato TDP  
studio.tdp@live.it

## La sicurezza nel trasporto ferroviario. Tribunale di Genova, Sezione Lavoro, ordinanza 24 marzo 2015 n.233

Lo scorso marzo è stata emessa dal Tribunale di Genova, Sezione Lavoro, nella persona del Giudice Dott. Basilico, una interessantissima ed attualissima ordinanza in tema di sicurezza del lavoro (e non) nell'ambito del trasporto ferroviario merci. Prima di entrare nel merito della pronuncia già citata, debbono farsi alcune doverose premesse. Nel corso del 2009 è stato siglato un accordo tra Trenitalia e i sindacati del settore, in base al quale è stato cancellato il preesistente obbligo che prevedeva vi fossero necessariamente due macchinisti in cabina sui convogli merci in determinate tratte orarie. Dopo l'approvazione di questa misura (che per verità è stata introdotta non in via generalizzata, ma con modalità differenti a seconda del tipo di treno), si sono levate proteste da più parti e, in particolare, da parte dei macchinisti stessi, preoccupati per la sicurezza del viaggio da affrontare in solitaria (quanto meno sotto il profilo professionale). Un successivo accordo siglato tra l'Azienda e i sindacati in data 17.11.2010, ha introdotto la figura del c.d. 'tecnico operativo polifunzionale' (non abilitato alla guida dei convogli) che, affiancato al macchinista, costituisce il c.d. equipaggio misto. Le funzioni integrative e di supporto del tecnico polifunzionale sono enumerate nell'accordo costitutivo già citato e, in estrema sintesi, riguardano attività di verifica del materiale rotabile, di manovra negli scambi o in stazione o negli scali e di supporto al macchinista 'intervendo in caso di emergenza per assicurare l'arresto e l'immobilizzo del treno'. Si legge nella stessa delibera che la ragione di tale trasformazione della gestione del convoglio ferroviario è stata dettata principalmente 'dalla situazione di grave crisi che interessa il trasporto merci per ferrovia, [...] e tenuto conto dell'avvenuta piena attuazione, in Italia, del processo di liberalizzazione del trasporto merci in applicazione delle direttive europee in materia e della conseguente necessità di ricercare le soluzioni più opportune per affrontare il mercato competitivo in condizioni di maggiore efficienza' nonché per 'consentire una maggiore flessibilità organizzativa ed economicità del servizio di trasporto merci'. Tra i macchinisti che hanno levato sonore proteste dopo l'approvazione di questa nuova linea operativa, in particolare uno, di stanza in Liguria, appartenente alla divisione merci di Trenitalia, si è categoricamente rifiutato tra il 2011 ed il 2014 di condurre i convogli rientranti in tale sistema gestionale. A seguito di alcuni richiami elevatissimi dalla Azienda, si è arrivati, infine, al licenziamento disposto nell'estate del 2014. Il 23 marzo scorso, il

Tribunale di Genova, Sezione Lavoro, a conclusione della causa di reintegro promossa dal suddetto lavoratore, ha emesso l'ordinanza n. 233 che ha disposto l'annullamento del licenziamento intimato al ricorrente e condannato Trenitalia a reintegrarlo corrispondendogli le mensilità nel frattempo non attribuite. Il Giudice, Dott. Basilico, nella suddetta pronuncia ha motivato richiamando, in particolare, quanto agli obblighi imposti al datore di lavoro, l'art. 45 d.lgs 81/2008 che riguarda il primo soccorso e l'attività di supporto in caso di emergenza, l'art. 2, comma 5, del DM 388/2003 che concerne i lavoratori che prestano la loro attività in luoghi isolati e, infine, l'art. 4 del Decreto interministeriale n. 19/2011 che ha prescritto che i gestori delle infrastrutture e le imprese ferroviarie predispongano procedure operative di urgenza e piani di intervento al fine di soccorrere nei tempi più brevi il trasporto degli infortunati. Tutte queste norme, a parere del Giudicante, tendono a salvaguardare il primo soccorso e aiuto al lavoratore ferroviario da parte della Azienda e, in coordinato con l'art.2087 c.c., obbligano 'l'imprenditore ad adottare, per tutelare le condizioni di lavoro, non solo le specifiche misure tassativamente imposte dalla legge in relazione al singolo tipo di attività esercitata, ma anche tutte quelle altre che, in concreto, si rendano necessarie allo scopo. Occorre avere riguardo alla particolarità dell'attività lavorativa, all'esperienza ed alla tecnica nonché ad altre norme e misure che, per identità di stato, si adattino alla situazione anche se siano state predisposte ad altri fini o per attività diverse da quella dell'imprenditore'. Ecco che, quindi, l'imprenditore è onerato dal dovere di garantire la sicurezza del lavoratore a seconda della specifica particolarità della mansione esercitata e dell'ambiente in cui questa si esplica. Nel caso in esame il Giudice, analizzando la nuova figura del c.d. tecnico polifunzionale, afferma che, seppure il primo soccorso in caso di malore del macchinista abilitato può senz'altro essere prestato parimenti anche da un tecnico polifunzionale, 'l'assenza di un collega abilitato [alla guida] impedisce che il treno possa essere condotto fino al primo punto utile di accesso per i mezzi di soccorso' con conseguenti inevitabili pericolosi ritardi nella attività di salvataggio. Ritiene, perciò, il Tribunale di Genova che la nuova organizzazione adottata da Trenitalia con la delibera/accordo del 17.11.2010, di cui sopra, abbia prolungato i tempi d'intervento a danno della tutela della sicurezza del macchinista soprattutto in quei casi, per esempio, in cui l'evento malattia si insinui in zone isolate o in ore notturne o in galleria (come nel caso della tratta abitualmente percorsa dal macchinista ricorrente che era uso operare nella zona di La Spezia - Parma dove si trovano lunghi tratti con binario unico, in luoghi impervi ed isolati). Un altro aspetto esaminato nell'ordinanza *de quo* è anche la precedente organizzazione del lavoro a bordo della Azienda resistente. Precedentemente, infatti, e come già detto, era diffusa la gestione del convoglio merci con la presenza di due macchinisti abilitati a bordo e ciò a 'dimostrazione ontologica della possibilità, concreta ed economicamente praticabile, di una soluzione più confacente alle esigenze della sicurezza; ed è una soluzione che l'azienda stessa si era evidentemente rappresentata, avendola applicata in via generale'. Il Giudice individua, perciò, a carico dell'Azienda ferroviaria una serie

di comportamenti anomali da ricondursi 'all'arretramento considerevole del livello di tutela del macchinista causato dall'applicazione di un modello organizzativo esteso a linee ferroviarie, quali la c.d. Pontremolese e la La Spezia-Firenze, nelle quali la configurazione dei luoghi e dei percorsi rende oltremodo difficoltoso e intempestivo il suo soccorso'. A maggior ragione se si considera che le modifiche introdotte col verbale di accordo del 17.11.2010, come confessoriamente confermato nell'atto stesso, sono dipese da necessità economiche e non certo di razionalizzazione del sistema. L'ordinanza appena citata ed analizzata, è ora ancor più attuale se si fa riferimento a quanto accaduto nella appena trascorsa estate. A metà agosto 2015, infatti, gli organi di stampa hanno divulgato la notizia secondo la quale il procuratore Raffaele Guariniello, ha indagato l'amministratore delegato di Trenitalia proprio in ordine alle verifiche effettuate dalla Procura sui treni condotti da un macchinista unico e ciò a causa della asserita violazione proprio del Testo unico sulla sicurezza nonché in relazione alla asserita omissione dolosa di cautele anti-infortunistiche. Proprio come evidenziato dal Tribunale del Lavoro di Genova, quindi, l'analisi e le verifiche della Procura torinese hanno individuato chiare criticità del sistema a macchinista unico ed in particolare in alcune linee ferroviarie e/o nel caso di tratte in galleria dove in caso di infortunio o malore, non sarebbero garantite le tempistiche adeguate per il soccorso sanitario da effettuare nei tempi più rapidi possibili.



avv. Cecilia Vernetti

Studio Legale Camera Vernetti  
c.vernetti@slcamera.it

## Ancora giurisprudenza sulla risarcibilità dei danni "non riparati"

Il Tribunale di Taranto con la recentissima sentenza n. 94 del 2.1.2015 ha respinto la richiesta di indennizzo avanzata dall'assicurato per i danni subiti da un'imbarcazione che era stata dapprima trafugata dal porto di ormeggio e successivamente affondata da ignoti malfattori nelle acque antistanti il porto medesimo, dove l'imbarcazione era stata ritrovata da parte della locale Guardia Costiera. A seguito di tale avvenimento l'imbarcazione era stata recuperata dall'assicurato il quale aveva proposto un accertamento tecnico preventivo dinanzi al Tribunale di Taranto per la quantificazione dei danni occorsi all'unità. L'assicurato aveva quindi promosso il giudizio di merito, richiedendo il risarcimento dei danni quantificati dal CTU, a titolo di indennizzo in base alla polizza contro i danni stipulata con una Compagnia di assicurazione Italiana su formulario ANADI. La Compagnia convenuta in giudizio aveva respinto il sinistro sollevando una serie di

eccezioni tra cui quella di inoperatività della copertura in base alla clausola inclusa nelle condizioni generali di polizza che prevede che nella liquidazione dei danni parziali “sono ammesse a risarcimento solo le spese di riparazione sostenute”. In tal caso, infatti, l’assicurato aveva provveduto alla vendita dell’unità in stato danneggiato (seppure per un prezzo assai ridotto), senza avere effettuato le riparazioni. Il Tribunale di Taranto ha, come detto, respinto la richiesta di indennizzo con la seguente motivazione: *“Escluse le ipotesi di “perdita totale” e di “abbandono” delle unità da diporto, la fattispecie sembra essere de plano riconducibile nel paradigma di cui all’art. 21 delle C.G.A. che, sotto la rubrica “danni parziali”, così dispone: “nella liquidazione dei danni parziali sono ammesse a risarcimento solo le spese di riparazione sostenute incluse quelle accessorie rese necessarie dalle riparazioni stesse” La ratio del sistema congegnato nel regolamento di interessi predisposto dalle parti appare evidente; il contratto di assicurazione stimola il proprietario ad eseguire le riparazioni dei danni sofferti dal natante, ancorando alle spese effettivamente sostenute l’ammontare dell’indennizzo erogabile. In tal guisa viene salvaguardata l’integrità e la valorizzazione del patrimonio nautico con il riutilizzo dei mezzi sinistrati e, soprattutto, sono scoraggiate manovre puramente speculative, dirette alla percezione dell’indennizzo con contestuale o addirittura anticipata vendita del natante ... Il patto è valido in quanto ha ad oggetto diritti patrimoniali pienamente disponibili, ed appare inoltre conforme al disposto dell’art. 1905 cod. civ. che sotto la rubrica “limiti del risarcimento” dispone “l’assicuratore è tenuto a risarcire, nei modi e nei limiti stabiliti dal contratto, il danno sofferto dall’assicurato in conseguenza del sinistro”. La previsione contrattuale della indennizzabilità del pregiudizio sofferto nei limiti delle riparazioni effettuate costituisce così espressione dei “modi e limiti stabiliti nel contratto”. Come si nota il Tribunale ha ritenuto che la previsione contrattuale relativa alla irrisarcibilità dei danni non riparati sia una pattuizione valida e coerente con il c.d. principio indennitario espresso all’art. 1905 c.c. La predetta sentenza è in linea con una precedente pronuncia del Tribunale di Monza (n. 2023 del 17.7.201) che aveva anch’essa respinto la richiesta di indennizzo dell’assicurato per danni parziali ad un’imbarcazione, non avendo quest’ultimo esibito le fatture quietanzate comprovanti l’effettuazione delle riparazioni. Da notare che la sentenza di Taranto affronta altresì, seppure in via incidentale, il tema relativo all’obbligatorietà della CTU nei sinistri marittimi (art. 599 e 600 cod. nav.), concludendo per la non obbligatorietà della CTU nel caso di specie “essendo questa limitata alle sole “cause per sinistri marittimi” di cui alla elencazione contenuta nell’art. 589 del codice della navigazione, tra le quali non rientra il contenzioso tra il proprietario di una imbarcazione e l’assicuratore in relazione all’an e al quantum debeat dell’indennizzo dovuto a seguito di sinistri che colpiscono il natante”.*



avv. Guglielmo Camera

Studio Legale Camera Vernetti

[g.camera@slcamera.it](mailto:g.camera@slcamera.it)

## La copertura “Salvage” nelle polizze C&M

Un aspetto interessante nell’ambito delle usuali coperture Corpo & Macchina (“C&M”) è quello relativa ai costi di salvataggio. Le polizze C&M attualmente più utilizzate sul mercato incorporano i clausolari inglesi ed in particolare le Institute Time Clauses Hull edizione 1983 (I cui link è il seguente: <https://www.cpic.com.cn/cx/upload/Attach/infor/disclosure/47141680.pdf>). Orbene tali clausolari vengono adottati in Italia tramite la Polizza Camogli ed. 1988 dal momento che, essendo di provenienza inglese, necessitano di un coordinamento nell’ambito del diritto italiano. Lo spirito della Polizza Camogli è di fornire solo una cornice, disciplinando alcuni aspetti fondamentali quali la previsione della legge e della giurisdizione italiana come quelle regolatrici del contratto, questioni che riguardano il premio, la procedura per l’abbandono, ecc., precisando che la copertura assicurativa operante è quella prevista dalle condizioni inglesi richiamate. Tali condizioni debbono essere interpretate e applicate esattamente come lo sono in Inghilterra. Saranno quindi le clausole inglesi a regolare la copertura. Tale circostanza rende, quindi, necessario verificare se ed in che limiti siano coperte le spese di salvataggio dell’unità assicurata. Punto di partenza è che sia nel sistema inglese (che regola i clausolari), sia in quello italiano, i costi di salvataggio sono comunque coperti. In particolare nell’ambito del diritto italiano l’art. 1914 Cod. Civ. prevede che le spese in cui l’assicurato è ragionevolmente incorso per mitigare o evitare un danno siano coperte, anche oltre il massimale. L’art. 534 Cod. Nav. ribadisce il concetto nell’ambito dell’assicurazione marittima, pur prevedendo che nel contratto assicurativo si possa pattuire che tali spese siano risarcibili nei limiti del massimale. Nel silenzio di tale pattuizione, le spese di salvataggio saranno quindi risarcibili oltre il massimale. Questo è, infatti, il tema centrale che spesso è oggetto di attenzione e di discussioni tra assicurato ed assicuratore. Può infatti accadere che i danni subiti dall’unità, sommati alle spese di salvataggio in cui è incorso l’assicurato superino il massimale e che, quindi, l’assicurato – a seconda delle pattuizioni contrattuali in essere - si trovi parzialmente scoperto in merito ai danni subiti ed ai costi sostenuti. Le ITCH ed. 1983 prevedono infatti all’art. 11.1 che *“this insurance covers the Vessel’s proportion of salvage, salvage charges and/or general average”*. Pertanto i costi di salvataggio sono coperti ma nei limiti del massimale di polizza. Le ITCH ed. 1983 distinguono, infatti, le spese di salvataggio (cd. *“salvage charges”*) da quelle in cui l’assicurato è incorso al fine di mitigare il danno. Tali ultime spese sono definite nella polizza come “Sue

&Labour” (“S&L”) e sono coperte ex art. 13. Mentre i costi di “S&L” sono indennizzabili oltre il massimale, i *“salvage charges”* sono considerate come un sinistro a tutti gli effetti e quindi l’esposizione degli assicuratori è solo nei limiti del massimale di polizza. Per gli operatori italiani la comprensione di tale distinzione non è agevole dal momento che nel nostro sistema, da un punto di vista concettuale, non è possibile distinguere tra le une e le altre spese ma nel sistema inglese tale distinzione è marcata. Pertanto, in presenza di clausolari inglesi, è importante verificare di volta in volta se le spese di cui si richiama l’indennizzo siano dei cd. *“salvage charges”* ovvero delle “S&L” poiché solo le seconde possono essere indennizzate oltre il massimale di polizza. La distinzione è stata oggetto di una famosa sentenza (*“Atchinson vs. Lohre”*) la cui decisione è stata di fatto incorporata nell’art. 65 del Marine Insurance Act 1906 (il link del MIA è il seguente

<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/data.pdf>). In base a tale norma i costi di salvataggio sono risarcibili in base al rischio coperto che li ha resi necessari e l’accezione *“salvage charges”* comprende tutte le operazioni rese da soggetti terzi che abbiano agito in base ad un contratto. Pertanto nel caso in cui le operazioni siano state svolte dall’assicurato o da suoi agenti o da qualsiasi altro soggetto che sia stato impiegato contrattualmente, i relativi costi



non ricadrebbero nelle *“salvage charges”* ma in quelli di S&L. La distinzione appare abbastanza agevole dal momento che è sufficiente verificare se le operazioni siano state svolte sotto contratto o dall’assicurato al fine di farle ricadere nelle S&L. Notevoli incertezze si hanno avute però in merito ai contratti di salvataggio L.O.F. che sono propriamente salvataggi contrattuali. A questo riguardo la dottrina inglese pare essere unanime nel considerare comunque tali operazioni come *“salvage charges”* (e quindi indennizzabili entro il massimale) dal momento che, pur in presenza di un contratto, la quantificazione del compenso è demandata ad un successivo arbitrato e non è quindi predeterminata. Pertanto tale circostanza relativa alla quantificazione del compenso sarebbe sufficiente di per sé ad escludere l’applicazione del l’art. 65 del MIA 1906 e quindi la riconducibilità della fattispecie nelle S&L. Per tale motivo anche nel caso di operazioni rese sotto LOF, la pratica liquidatoria fa ricadere il relativo compenso nei *“salvage charges”* che quindi sarà indennizzabile nei limiti del massimale assicurato.



avv. Fabio Pieroni

Studio Legale SiccardiBregante  
f.pieroni@siccardibregante.it

## Il caso XinXia Men

La controversia trae origine da un urto a banchina occorso nel porto di Genova il 5 Giugno 2011 quando, in presenza di forti venti e pioggia, la portacontainer *XinXia Men* (66.433 tonnellate di stazza lorda; 279,9 metri di lunghezza e 40 metri di larghezza) si scostava dalla banchina del terminal SECH dove era ormeggiata e, nella manovra di riaccosto, urtava, con la parte prodiera di dritta, una delle zampe della gru di banchina PT4 (posizionata su binari ed in servizio al terminal) provocandone il deragliamento con conseguenti danni e spese. Il Terminal chiedeva agli armatori il rimborso dei costi sostenuti per la rimessa in condizioni di lavoro della gru e delle competenze peritali sostenute nonché il risarcimento dei danni per interruzione del servizio. Gli armatori contestavano la domanda assumendo, da un lato, la negligenza del terminal e, dall'altro, l'assenza di sicurezza intrinseca della banchina. Ne nasceva una controversia che è stata recentemente decisa dalla High Court inglese (*Terminal Contenitori Porto di Genova SpA v. China Shipping Container Lines Limited* – 2014 EWHC 1629 Comm – consultabile per esteso all'indirizzo <http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2014/1629.html>). Le registrazioni a disposizione, sia quelle video raffiguranti l'area di banchina, sia quelle degli anemometri posizionati sulla sommità delle gru del terminal, indicavano che, nel rapidissimo volgere di 30 secondi si era passati da una situazione di sostanziale calma di vento (circa 7 km/h) a raffiche di 80 km/h e che, sotto l'effetto del vento, la nave si era dapprima scostata sino a raggiungere una distanza di circa 20 metri mantenendosi parallela alla banchina e poi si era riavvicinata tornando all'ormeggio originario. Nel decidere la controversia il Giudice, affrontando preliminarmente le modalità con cui la nave era stata ormeggiata, ha ritenuto che lo scostamento dalla banchina dovesse addebitarsi a negligenza del bordo. Infatti, poiché il sistema di ormeggio adottato nel caso di specie [4 cavi e 2 *spring* a prua e 4 cavi e 2 *spring* a poppa] potesse considerarsi adeguato per il tipo di nave in buone condizioni meteo, la causa dello scostamento della nave non poteva che ricondursi ad errore umano consistito nell'aver allentato uno dei cavi di poppa. Per giungere a tali conclusioni la sentenza ha affrontato, sul piano tecnico, l'aspetto delle forze in gioco sulle quali divergenti erano le opinioni dei consulenti tecnici di parte. In particolare si trattava di verificare se l'intensità del vento avesse impresso sulle strutture della nave nelle condizioni di carico in cui si trovava, una forza superiore alla capacità di resistenza dei freni asserviti ai verricelli dei cavi. Secondo i

consulenti del Terminal la velocità del vento era stata rilevata dagli anemometri posizionati sulle gru ad un'altezza di 70,5 metri sul livello del mare; tale intensità però doveva ridursi, secondo un certo calcolo tecnico, per ottenere il relativo dato all'inferiore altezza delle strutture della nave. Secondo gli armatori, di contro, la forza del vento impressa sulle strutture della nave era la stessa misurata dagli anemometri posizionati sulla sommità delle gru o, se di poco inferiore, comunque potenziata dalla presenza dei contenitori a piazzale che avevano favorito una maggiore turbolenza accelerando la velocità del vento e la pressione sulle strutture della nave. Il giudice ha accolto la tesi del terminal affermando che la teoria del consulente armatoriale non trovava alcun riscontro in dottrina e negli studi effettuati sul punto. Le indicazioni armatoriali delle forze in gioco volte a dimostrare che la nave fosse ai limiti dell'operatività sono state così tutte rigettate. Secondo gli accertamenti, infatti, i



carichi risultavano non eccedenti le capacità strutturali dei freni dei verricelli. L'unica possibile causa era, dunque, ascrivibile a negligenza. Secondo il giudice perciò doveva concludersi che le cime di ormeggio non fossero adeguatamente in tensione ed in ciò andava individuata la causa dello scostamento della nave. Restava da verificare quando si fosse verificato l'urto che aveva provocato il deragliamento del carrello della gru dai relativi binari. Secondo il Terminal l'impatto si era verificato durante il riaccosto della nave. Gli armatori, invece, sostenevano che l'urto fosse avvenuto in occasione della fase iniziale di scostamento della nave dalla banchina per effetto del vento di talché irrilevante era qualunque ipotetica condotta negligente successiva. A suffragio della propria ricostruzione il Terminal aveva fornito diverse testimonianze tra cui quelle di due testimoni oculari che confermavano aver visto il contatto della nave contro la gru all'atto del riormeggio e di aver udito solo in tale occasione il rumore provocato dall'urto tra le strutture. Anche un gruista, sceso dalla gru in occasione dello scostamento della nave dalla banchina, aveva riferito che se la gru fosse stata colpita in quel momento avrebbe sentito il rumore provocato dall'urto mentre così non era stato. Nessuna prova della propria tesi fornivano, invece, gli armatori che si limitavano ad ascrivere il rumore riferito dai testi al successivo deragliamento della gru. Anche a questo riguardo il Giudice ha accolto la tesi del Terminal. Con tale premessa e cioè che l'urto era

occorso in occasione della manovra di riaccosto della nave a banchina, restava da verificare se fosse ravvisabile una colpa ed a carico di chi. Secondo il giudice la manovra di riormeggio era stata verosimilmente attuata dal Comandante con un angolo di accosto tale da causare l'impatto della prua della nave contro la zampa della gru. Le dichiarazioni scritte (*statements*) fatte da comandante e direttore di macchina in merito alle manovre ed all'utilizzo dell'elica di prua (*bowthruster*) impiegata per la manovra di riaccosto della nave in banchina erano tra loro incongruenti. Il fatto poi che né il comandante né il direttore di macchina fossero stati sentiti in causa quali testimoni è stata ritenuta dal giudice come un'evidenza che le incongruenze tra le dichiarazioni rese non potessero essere altrimenti risolte. Anche la decisione del comandante di non utilizzare rimorchiatori che pur erano disponibili e che avrebbero dovuto essere chiamati attese le circostanze del caso, è stata fatta oggetto di critica e considerata come una condotta non giustificabile, come invece sostenuto dal perito armatoriale, con la concitazione del momento. Altrettanto è stata respinta, per mancanza di evidenza, la ricostruzione armatoriale – peraltro formulata a distanza di un mese dall'udienza di discussione - che ascriveva l'urto alla spinta operata sul fianco sinistro della *XinXia Men* dai rimorchiatori portuali *Inghilterra* e *Francia* che avrebbero operato, all'insaputa del comandante della nave, in maniera s coordinata tra loro. La sentenza ha così concluso che la manovra di riormeggio della nave a banchina non effettuata con moto parallelo alla stessa (ma con un angolo di incidenza) fosse addebitabile esclusivamente al comandante della nave o perché svolta in maniera negligente oppure perché, se tale manovra doveva considerarsi particolarmente difficile e non affrontabile con i mezzi di bordo nelle circostanze di tempo e luogo, era comunque ravvisabile una negligenza del comandante per non aver richiesto l'assistenza dei rimorchiatori. Considerato che le forze in gioco non erano risultate essere tali da superare la capacità di freno dei verricelli dei cavi di ormeggio e che la manovra di riposizionamento a banchina era stata svolta in maniera negligente dal comandante, il Giudice ha rigettato la domanda degli armatori volta a far dichiarare l'ormeggio come insicuro. Ulteriormente non poteva ritenersi avesse avuto effetto causativo nemmeno la concorrente condotta del terminal consistita nel non aver spostato la gru PT4 lungo la banchina in modo da evitare l'urto tra la nave e la struttura della gru. La sentenza ha così condannato l'armatore a corrispondere al Terminal una somma complessivamente superiore a Euro 1.500.000 per danni alla gru, per lucro cessante e per spese peritali con applicazione del tasso commerciale di interesse escludendo l'applicazione di quello richiesto dal Terminal che mirava ad ottenere l'applicazione del tasso del 10,41 per i finanziamenti alle imprese.



avv. Daniela D'Alauro

Studio Legale Turci  
danieladalauro@turcilex.it

## Rappresentanza diretta anche per i CAD

all'inizio di quest'anno è intervenuta l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli con la Circolare 1/D del 19 gennaio 2015, dettando, su sollecitazione dell'Unione Europea, importanti novità in materia di rappresentanza nella procedura di domiciliazione, che interessano soprattutto i Centri di Assistenza Doganale (c.d. CAD). L'art. 5 del Codice Doganale Comunitario (di seguito CDC), ossia del Regolamento (CEE) n. 2913/93, sancisce il diritto di rappresentanza, ovvero riconosce la possibilità a chiunque di farsi rappresentare presso l'autorità doganale per l'espletamento di atti e formalità previsti dalla normativa doganale. Come specificato nel secondo comma del suddetto articolo, la rappresentanza può essere diretta, quando il rappresentante agisce in nome e per conto di terzi, oppure indiretta, quando il rappresentante agisce in nome proprio ma per conto di terzi. Gli Stati membri dell'UE possono riservare il diritto di effettuare sul proprio territorio dichiarazioni in dogana secondo le modalità di rappresentanza, diretta e indiretta, in modo che il rappresentante debba essere uno spedizioniere doganale, che ivi esercita la propria professione. Il rappresentante deve dichiarare di agire per la persona rappresentata, precisando se si tratta di una rappresentanza diretta o indiretta; la persona che non dichiara di agire a nome o per conto di un terzo o che dichiara di agire a nome o per conto di un terzo senza disporre del potere di rappresentanza è considerata agire a suo nome e per proprio conto. L'autorità doganale può chiedere a chiunque dichiara di agire in nome o per conto di un'altra persona di fornirle le prove del suo potere di rappresentanza. La differenza tra le due modalità di rappresentanza rileva soprattutto sull'individuazione del soggetto responsabile dell'obbligazione doganale. In particolare, nella rappresentanza indiretta, il rappresentante è responsabile in solido con il rappresentato per il pagamento dei tributi, mentre in caso di rappresentanza diretta, unico responsabile dell'obbligazione doganale è il rappresentato, cioè l'importatore o l'esportatore, in conformità al combinato disposto degli artt. 4, p. 18 e 201, par. 3, del CDC, che individua il debitore dell'imposta nella persona del dichiarante. Il rappresentante diretto, invero, non risponde dell'obbligazione doganale a meno che non abbia presentato una dichiarazione in dogana in base a dati inesatti della cui erroneità egli era o avrebbe dovuto essere ragionevolmente a conoscenza (art. 201, par. 3 CDC); si tratta perlopiù di casi relativi alla regolarità, veridicità e completezza dei dati, nonché all'idoneità e validità dei documenti allegati alla dichiarazione doganale. La rappresentanza indiretta presuppone l'esistenza

di un mandato, c.d. "mandato senza rappresentanza", in virtù del quale il mandatario può agire in nome proprio e per conto del mandante; in tal caso si è in presenza di un mandato senza procura. La rappresentanza diretta postula invece l'esistenza di una procura, ossia di un atto giuridico unilaterale con il quale un soggetto conferisce ad un altro il potere di rappresentarlo, manifestando a suo nome e per suo conto la propria volontà di fronte a terzi; si è quindi in presenza di un c.d. "mandato con rappresentanza". In base alla disciplina previgente alla Circolare 1/D del 19 gennaio 2015 e dettata dalla Circolari nn. 27/D del 2005 e 9/D del 2011, le imprese industriali, commerciali ed agricole potevano avvalersi della procedura di domiciliazione, agendo in nome e per proprio conto, ovvero usufruire della rappresentanza diretta, per il tramite di uno spedizioniere doganale per la presentazione della dichiarazione; gli altri operatori economici, invece, come ad esempio, le imprese di spedizione internazionali, i titolari di magazzini generali, i CAD, gli spedizioniieri doganali, i corrieri aerei internazionali, in qualità di titolari di autorizzazione alla procedura di domiciliazione, potevano agire solo con la modalità della rappresentanza indiretta. La suddetta limitazione prevista in relazione alle modalità di esercizio della rappresentanza da parte dei soggetti intermediari, titolari di procedura di domiciliazione, è stata oggetto di un reclamo presentato alla Commissione Europea da parte di un'Associazione professionale di categoria, che ha lamentato il rifiuto dell'Amministrazione doganale italiana di autorizzare la procedura di domiciliazione con la modalità della rappresentanza diretta. La Commissione Europea ha, quindi, indicato le modalità di esercizio dell'istituto della rappresentanza nell'ambito della procedura di domiciliazione. In particolare, l'Istituzione dell'UE ha affermato che, in base all'art. 5 CDC, può essere limitata la rappresentanza di qualsiasi altro agente, ma non quella degli spedizioniieri doganali; la rappresentanza da parte di uno spedizioniere doganale deve sempre essere consentita, sia diretta sia indiretta. La Commissione Europea ha richiamato l'art 253, par. 4, del Regolamento (CEE) n. 2454/93 relativo alle Disposizioni di applicazione del codice doganale (di seguito DAC), in base al quale "qualsiasi persona può chiedere che le sia rilasciata un'autorizzazione per la procedura di dichiarazione semplificata o di domiciliazione da utilizzare per proprio conto o in qualità di rappresentante, purché esistano scritture e procedure adeguate che consentano all'autorità doganale di rilascio di identificare le persone rappresentate e di effettuare i controlli doganali appropriati". L'Agenzia delle Dogane per conformarsi al suddetto parere espresso a livello europeo, pena l'apertura di una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia, ha emanato la Circolare 1/D del 19 gennaio 2015, con cui ha proceduto al riesame della prassi in precedenza adottata e fornito istruzioni che superano integralmente quelle contenute nella Circolare n.27/D/2005 e modificano la



Circolare 9/D/2011, par. 2.1., per la parte relativa alle modalità di rappresentanza nell'ambito della procedura di domiciliazione. L'Amministrazione, dunque, con la suddetta circolare, riconosce che, ai sensi di quanto disposto dall'art 5 del CDC e dal richiamato articolo 253, par. 4, delle DAC, il titolare della procedura di domiciliazione possa agire in suo nome e per proprio conto o come rappresentante diretto oltre che come rappresentante indiretto. I soggetti titolari della procedura di domiciliazione, che svolgono servizi di intermediazione nel settore doganale e/o connessi alla logistica, qualora intendano agire in rappresentanza diretta, devono avvalersi, per la presentazione della dichiarazione doganale, dei soggetti legittimati in virtù della riserva operata dall'art. 40 del TULD, in base al quale "la rappresentanza diretta, limitatamente alle dichiarazioni in dogana, è riservata agli spedizioniieri doganali iscritti nell'albo professionale". La Circolare del 2015 sottolinea che qualora il richiedente l'autorizzazione alla procedura di domiciliazione chieda di agire in rappresentanza diretta, il medesimo è tenuto ad ottemperare, oltre ai criteri prescritti nella Circolare 9/D/2011, anche ad alcune condizioni specifiche finalizzate a porre in essere adeguate procedure interne che consentano di assicurare i presidi previsti dall'art. 253, par. 4, DAC a tutela delle risorse proprie dell'Unione e della fiscalità nazionale. In particolare, in base all'art. 253, par. 4, DAC qualsiasi persona può chiedere il rilascio di un'autorizzazione per la procedura di dichiarazione semplificata o di domiciliazione, da utilizzare per proprio conto o in qualità di rappresentante, purché esistano scritture e procedure adeguate che consentano all'autorità doganale addetta al rilascio di identificare le persone rappresentate e di effettuare i controlli doganali appropriati. A tal fine, la Circolare sancisce che il richiedente l'autorizzazione alla procedura di domiciliazione debba adottare una particolare cura nella gestione dei propri clienti, in quanto eventuali inadempimenti dell'obbligazione tributaria doganale da parte di questi ultimi faranno venir meno le condizioni previste dal citato articolo 253, par.4, delle DAC, compromettendo il rapporto fiduciario con l'Amministrazione doganale, e la conseguente adozione dei relativi provvedimenti. Ad esempio, in caso di istanza per la concessione dell'autorizzazione alla procedura di domiciliazione, il richiedente che intende agire come rappresentante diretto, deve presentare gli elenchi aggiornati dei clienti (importatori/esportatori) per i quali il titolare della procedura di domiciliazione intende agire in rappresentanza diretta con i relativi atti di conferimento e l'elenco aggiornato dei doganalisti designati dal rappresentante, titolare della domiciliazione (che agisce in rappresentanza diretta), per la presentazione della dichiarazione doganale. In caso di istanza per la concessione dell'autorizzazione alla procedura di domiciliazione con la modalità della rappresentanza indiretta trovano applicazione le disposizioni contenute nella circolare n.9/D dell'11.03.2011. Infine, la Circolare detta dettagliate prescrizioni per le ipotesi in cui l'operatore economico intenda chiedere l'integrazione dell'autorizzazione esistente avvalendosi anche della modalità della rappresentanza diretta ovvero la modifica dell'autorizzazione avvalendosi della sola modalità della rappresentanza diretta.



Richard Gunn

Reed Smith LLP

rgunn@reedsmith.com

## La Convenzione sul Lavoro Marittimo del 2006

La Convenzione sul Lavoro Marittimo del 2006 ("Convenzione") è di grande importanza poiché prevede degli standard minimi lavorativi e di vita per tutti i marittimi che operino su navi battenti bandiera di Stati contraenti, prevedendo alcune norme per rendere i luoghi di lavoro più sicuri. La Convenzione ha scopo di assicurare condizioni di vita e di lavoro più decenti per tutti i marittimi, allo stesso tempo consentendo una sana competizione fra tutti gli armatori. **Un breve aggiornamento** Il 20 agosto 2013 la Convenzione è entrata in vigore ed è diventata uno strumento importante per il Paris MoU, così rendendo i propri requisiti ufficialmente soggetti a PSC. La convenzione del 2006, che va a giustapporsi ad altre convenzioni internazionali, riflette gli accordi internazionali sulle condizioni minime di vita lavorativa dei marittimi. Ciò significa che il 10% del numero totale di detenzioni in altre ha riguardato deficienze relative alla Convenzione. In aggiunta a ciò, sono state trovate un totale di 4260 deficienze, 494 delle quali sono attribuibili a qualsiasi convenzione ILO. Di queste, 494,30 (6,1%) sono state considerate talmente serie da tenere la nave ferma mentre 23 delle stesse sono state considerate violazioni alla convenzione che ha causato la detenzione di 7 singole navi. **I requisiti in base alla Convenzione.** La convenzione del 2006, che va a giustapporsi ad altre convenzioni internazionali, riflette gli accordi internazionali sulle condizioni minime di vita lavorative dei marittimi. La convenzione assicura che i contratti tra marittimi ed armatori prevedano certe condizioni che debbono essere soddisfatte. In particolare, agli armatori viene richiesto di fornire ai marittimi contratti di arruolamento e procedure di bordo per reclami nonché implementare le misure relative agli orari lavorativi e ai salari dei marittimi, agli alloggi, al cibo, alla protezione medica ed alla tutela della salute ed al welfare. **Armatore:** Così come previsto dalla convenzione, un armatore "sta a significare il proprietario della nave o qualsiasi altra organizzazione o persona, come i manager, agenti o locatori a scafo nudo, che si sono assunti la responsabilità della operatività della nave da parte dell'armatore e che, nell'assumere tale responsabilità, hanno concordato di assumere i doveri e le responsabilità imposte sugli armatori in base a questa convenzione, indipendentemente dal fatto che altra organizzazione o persona assolva obblighi o assuma responsabilità per conto dell'armatore". Numerosi manager hanno espresso la loro preoccupazione per una definizione così ampia. All'ILO è stato chiesto di chiarire la definizione.

Questa ha replicato che non è necessario dal momento che la frase è chiara e che l'uso della locuzione "indipendentemente" non crea una separata categoria di armatori. **Marittimo** In base alla convenzione, marittimo "sta a significare qualsiasi persona che sia impiegata o utilizzata o lavori in qualsivoglia capacità a bordo della nave alla quale questa convenzione trovi applicazione". Il linguaggio utilizzato permette una interpretazione ampia della definizione. Sembrerebbe abbracciare una enorme categoria di "impiegati" che lavorino sulla nave incluso l'equipaggio dei noleggiatori su navi offshore (scienziati, operatori ROV); squadre di operai, sub appaltatori su traghetti e operatori di intrattenimento. L'interpretazione corretta è una questione che viene lasciata allo stato di bandiera e differenti bandiere potrebbero avere differenti interpretazioni. **Risorse finanziarie** La convenzione richiede che gli armatori abbiano delle risorse finanziarie disponibili ("FSP") in relazione al rimpatrio, costi per lesioni o malattia, indennizzi per morte o per invalidità a lungo termine e spese funerarie. La copertura del Club generalmente si estende anche a coprire i costi di rimpatrio nel caso di insolvenza dell'armatore (guarda le circolari del IG datate marzo e maggio 2013) e la maggior parte degli Stati di bandiera accetteranno tale copertura del club come un FSP adeguata. Peraltro una questione rimane irrisolta ossia se la copertura del club possa variare nel caso in cui la convenzione richieda agli armatori di assicurare i salari all'equipaggio conto del rischio di insolvenza. Nel caso in cui l'armatore non provveda al rimpatrio, questo sarà a carico dello Stato di bandiera. Qualora lo stato di bandiera non provveda, questo sarà carico dello Stato in cui è situato il porto. Tali costi sono recuperabili dall'armatore ma nel caso di insolvenza ciò potrebbe non essere possibile. Ci sono sicuramente sul mercato alcuni prodotti assicurativi disponibili per assicurare lo Stato e la bandiera. Peraltro qualcuno argomenta che la copertura del club da sola potrebbe non assolvere del tutto agli obblighi dell'armatore e che pertanto dovrebbe essere richiesta una assicurazione alternativa. Ci sono alcuni prodotti assicurativi disponibili che potrebbero assicurare l'armatore contro i rischi previsti dalla convenzione ed in particolare gli stipendi dell'equipaggio. **Questioni relative alla convenzione da considerare nei contratti:** Le parti di un contratto dovrebbero avere quindi chiaro chi sia il soggetto che si assuma la responsabilità dei requisiti previsti dalla convenzione. In particolare si deve considerare che: 1) nel caso di contratti di noleggio a tempo, qualora il ritardo sia stato causato da un fermo nave e sia considerato come off hire, se ci siano altre parti dalle quali possa essere ottenuto un risarcimento; 2) qualora debba essere ottenuta una copertura adeguata per le responsabilità che potrebbero nascere dalla convenzione; e 3) la convenzione potrebbe imporre determinate responsabilità ulteriori rispetto a quelle ivi elencate. Quando sono previsti dei problemi che possano sorgere in base alla convenzione: 1) non ci sono più trattamenti più favorevoli per navi che battono bandiera di Stati non contraenti. Le previsioni della convenzione richiedono che i porti degli Stati aderenti alla convenzione ispezionino tutte le navi, indipendentemente dalla bandiera, con ciò stando a significare che gli interessi degli armatori

potrebbero essere più tutelati qualora si adottassero i passi necessari ad assicurare che le navi siano in accordo con le previsioni della convenzione; 2) l'arruolamento di marittimi da paesi che non hanno ratificato la convenzione; 3) l'adozione della legislazione è un responsabilità dello stato di bandiera ed è perciò possibile che ci possano essere delle discrepanze fra più Stati (per esempio Panama non riconosce gli allievi come marittimi). **Ispezioni PSC** La convenzione è stata creata per essere resa esecutiva tramite PSC nei paesi aderenti che effettueranno le ispezioni per assicurare il rispetto dei requisiti previsti dalla convenzione stessa. Le navi che battono la bandiera di uno Stato non contraente non saranno in grado di evitare i requisiti della convenzione qualora esse tocchino porti di Stati contraenti, dal momento che la convenzione richiede che il regime di PSC si applichi anche in relazione alla convenzione, ugualmente a tutte le navi. Comunque le navi che sono di tonnellaggio di 500 grt o superiore e impegnate su traversate internazionali che sono registrate in paesi che hanno ratificato la convenzione avranno l'obbligo di avere a bordo due documenti: il "Declaration of Maritime Compliance" e il "Maritime Labour Certificate". Se una nave subisse l'ispezione dello stato di bandiera e non assolvesse i requisiti, l'ispettore potrebbe rifiutarsi di emettere il certificato oppure di sottoscriverlo o persino ritirarlo in casi più gravi. L'ispezione iniziale è meramente documentale. Comunque qualora tale passo si riveli insoddisfacente o ci siano altre evidenze allora la PSC può effettuare ispezioni più ampie. **Possibilità di sequestrare** In passato il fermo delle navi era limitato a questioni relative alla sicurezza. La convenzione peraltro va oltre e inerisce anche questioni attinenti alla situazione dei marittimi. Ciò significa che un ispettore potrebbe fermare una nave o impedirle di salpare se i diritti dell'equipaggio siano stati violati, per esempio qualora i salari non siano stati pagati o la documentazione relativa al contratto non sia in ordine. Come già menzionato sopra all'armatore è richiesto di assicurare che la nave abbia una procedura di reclamo a bordo. Questo dovrebbe permettere ai marittimi di sollevare questioni relative alla violazione della convenzione con il comandante, senza la possibilità di essere vittimizzati. Se la procedura non fosse soddisfacente si potrebbe portare all'attenzione dell'ispettore le lamentele; ispettore che a sua volta al potere di fermare la nave in caso di violazioni serie. Il numero sempre maggiore di azioni da parte degli ispettori PSC dimostra che i diritti dei marittimi sono entrati in una nuova vera è che se gli armatori non hanno dato particolare peso alla convenzione non potranno ulteriormente ritardare di farlo. In conclusione, anche se armatori e noleggiatori vorranno rivedere i termini dell'esistente contratto di noleggio per accertare chi debba sostenere il rischio di ritardi dovuto agli scioperi, il fatto di prestare molta attenzione alla formulazione delle clausole al momento di concludere il fissato potrebbe mitigare gli effetti di tali ritardi.



avv. Barbara Pozzolo

Studio Legale Pozzolo

barbarapozzolo@studiolegalepozzolo.it

## La Negoziazione assistita

La **negoziazione assistita da un avvocato** è un nuovo istituto, tra quelli a disposizione della parti, avente ad oggetto la risoluzione alternativa delle controversie, disciplinato dal CAPO II del D.L. 12 settembre 2014, n. 132, recante «Misure urgenti di degiurisdizionalizzazione ed altri interventi per la definizione dell'arretrato in materia di processo civile». L'introduzione della convenzione di negoziazione giunge a distanza di un anno dalla riforma di un altro istituto di risoluzione alternativa delle controversie: la Mediazione. Cosa è la negoziazione assistita? **Un contratto tra le parti per la risoluzione delle controversie**, simile a quelli già presenti nel nostro ordinamento, siano essi tipici, come la transazione, o atipici, come l'accordo di conciliazione. La natura della convenzione di negoziazione assistita da un avvocato, si trova nella definizione data dal legislatore come **"un accordo mediante il quale le parti convengono di cooperare in buona fede e con lealtà per risolvere in via amichevole la controversia tramite l'assistenza di avvocati iscritti all'albo"**. Sono pertanto gli **avvocati** delle parti - unici soggetti legittimati ad **esperire l'attività di negoziazione assistita**- ai quali viene affidata la possibilità di raggiungere un accordo idoneo a valere quale titolo esecutivo. Altra caratteristica della negoziazione assistita è che la stessa è stata prevista in alcuni **casi come condizione di procedibilità dell'azione**. La negoziazione assistita, nelle linee tratteggiate dal legislatore, è pertanto una procedura di conciliazione svolta attraverso e con l'assistenza degli avvocati delle parti in lite al fine di tentare di raggiungere un accordo conciliativo, con il dichiarato intento di evitare il giudizio e di raggiungere in breve tempo alla formazione di un titolo esecutivo. Sono stati disciplinati tre tipi di negoziazione assistita da un avvocato:

- la negoziazione volontaria (art. 2, comma 1);
- la negoziazione obbligatoria (art. 3);
- la negoziazione «per le soluzioni consensuali di separazione personale, di cessazione degli effetti civili o di scioglimento del matrimonio, di modifica delle condizioni di separazione o di divorzio» (art. 6). L'art. 2 disciplina l'oggetto, le tempistiche e la forma dell'accordo di negoziazione, necessaria a pena di nullità dell'accordo medesimo.

### Requisiti della negoziazione:

- conclusa con l'assistenza di uno o più avvocati, che siano iscritti all'Albo dei professionisti anche ai sensi dell'art. 6, d.lgs. 2 febbraio 2001, n. 96;
- forma scritta a pena di nullità;

### Contenuto minimo della negoziazione:

- deve essere indicato il termine concordato dalle parti per l'espletamento della procedura, in ogni

caso non inferiore ad un mese, né superiore a tre, prorogabile su accordo delle parti di ulteriori 30 giorni;

- deve essere indicato l'oggetto della controversia, che in ogni caso non può riguardare diritti indisponibili o vertere in materia lavoristica e della previdenza sociale.

L'art. 3 indica poi i casi in cui **la negoziazione assistita è obbligatoria**:

- controversia in materia di **risarcimento del danno da circolazione di veicoli e natanti**;

- una domanda di pagamento a qualsiasi titolo di somme **non eccedenti cinquantamila euro, ad esclusione**, però, di due situazioni:

a) quelle previste dal medesimo art. 3, e sopra riportati al numero 1 (**risarcimento del danno circolazione veicoli e natanti**);

b) all'articolo 5, comma 1-bis, del decreto legislativo 4 marzo 2010 n. 28, ossia **i casi in cui la legge prevede il ricorso all'istituto della mediazione obbligatoria**.

**La negoziazione non è richiesta:**

- a) per le controversie concernenti obbligazioni contrattuali derivanti da contratti conclusi tra professionisti e consumatori;

- b) alle ipotesi in cui la parte può stare in giudizio personalmente;

- c) procedimenti per ingiunzione, inclusa l'opposizione;

- d) procedimenti di consulenza tecnica preventiva ai fini della composizione della lite, di cui all'art. 696-bis del codice di procedura civile;

- e) procedimenti di opposizione o incidentali di cognizione relativi all'esecuzione forzata;

- f) procedimenti in camera di consiglio;

- g) nell'azione civile esercitata nel processo penale.

Anche nei casi in cui la negoziazione assistita è prevista come condizione di procedibilità, ciò non osta a che siano **comunque concessi**:

1. provvedimenti urgenti;
2. provvedimenti cautelari;
3. la trascrizione della domanda giudiziale.

In caso di mancato esperimento del tentativo di negoziazione assistita l'improcedibilità deve essere eccepita:

- dal convenuto, a pena di decadenza;

- o rilevata d'ufficio dal giudice,

**In ogni caso, l'eccezione non può sollevata dopo che si è svolta la prima udienza.** Nel caso venga sollevata eccezione di improcedibilità, equiparando le ipotesi di una negoziazione del tutto assente e quella iniziata ma non conclusa il giudice, fissa la successiva udienza dopo la scadenza del termine di cui all'art. 2 comma 3. In caso di negoziazione non conclusa, il giudice deve consentire alle parti di poter pervenire ad una conciliazione amichevole entro il termine previsto per la composizione del conflitto. Il giudice provvede allo stesso modo quando la negoziazione **non è stata esperita**; in particolare, assegna contestualmente alle parti il **termine di quindici giorni per la comunicazione dell'invito**. Si tratta dell'invito ad esperire il procedimento di negoziazione assistita. E' previsto che la condizione di procedibilità si consideri avverata se:

- l'invito alla negoziazione, comunicato alle parti entro il termine di quindici giorni assegnato dal giudice alle parti non sia seguito da adesione;

- o se l'invito è seguito da rifiuto entro trenta giorni dalla sua ricezione;

- o è decorso il termine concordato dalle parti per l'espletamento della procedura;

Dalla convenzione di negoziazione deve essere distinto **l'invito alla conclusione di una convenzione di negoziazione**, che una parte rivolge all'altra. L'invito deve contenere:

a) l'**oggetto** della controversia;

b) l'**avvertimento** che la mancata risposta all'invito entro trenta giorni dalla ricezione o il suo rifiuto può essere valutato dal giudice ai fini delle spese del giudizio e di quanto previsto dagli artt. 96 e 642 c. 1 c.p.c. La parte che riceve l'invito alla negoziazione assistita può rifiutarsi ovvero non aderire all'invito; **sia la mancata risposta all'invito entro 30 giorni**, che il rifiuto possono essere valutati dal giudice ai fini delle spese di giudizio e di quanto previsto dagli artt. 96 e 642, co. 1, c.p.c. e così la prova documentale per la concessione dell'esecutività provvisoria sarà rappresentata dalla mancata risposta o dal rifiuto del debitore di aderire all'invito alla negoziazione, singolare peraltro che proprio la procedura monitoria sia espressamente esclusa dall'ambito di applicazione della forma obbligatoria di negoziazione assistita. Ricordiamo poi che la mera formulazione dell'invito, consente di interrompere, in maniera temporanea o permanente, la prescrizione e determina effetti sulla decadenza.

Modello di **Convenzione di negoziazione assistita**

(Parte 1) Il sig. \_\_\_\_\_ nato a ..... e residente in ..... n. ...., assistito dall'Avv. \_\_\_\_\_, iscritto all'Ordine degli Avvocati di \_\_\_\_\_ con Studio in \_\_\_\_\_ e regolarmente iscritto all'Albo professionale, anche ai sensi dell'art. 6, d. lgs. 2 febbraio 2001, n. 96 e

(Parte 2) Il sig. \_\_\_\_\_ nato a ..... e residente in ..... n. ...., assistito dall'Avv. \_\_\_\_\_, iscritto all'Ordine degli Avvocati di \_\_\_\_\_ con Studio in \_\_\_\_\_ e regolarmente iscritto all'Albo professionale, anche ai sensi dell'art. 6, d. lgs. 2 febbraio 2001, n. 96

**CONVENGONO**

- di cooperare in buona fede e con lealtà per risolvere in via amichevole la controversia:

- avente ad oggetto: \_\_\_\_\_ (descrizione dell'oggetto della controversia, con breve identificazione delle questioni in fatto ed in diritto);
- entro il termine del \_\_\_\_\_ (devettrarsi di termine comunque non inferiore ad 1 mese, né superiore a 3 mesi, eventualmente prorogabile di ulteriori 30 giorni su accordo delle parti).

Luogo e Data

Le parti \_\_\_\_\_ identificato documento n. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ identificato documento n. \_\_\_\_\_

Gli Avvocati \_\_\_\_\_ e \_\_\_\_\_ certificano sotto la propria responsabilità, che le suestese firme sono autografe

Firma \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_



dott. Giambattista Poggi

Studio Commercialista Poggi & Associati  
gb@studiogbpoggi.it

## La Corte di Giustizia sul diritto alla detrazione IVA in caso di *reverse charge*

Con la sentenza dell'11 dicembre 2014 (causa C-590/13), la Corte di Giustizia Ue, ha risolto i dubbi, sollevati dall'ordinanza della Cassazione n.25035 dell'11 novembre 2013, sulla natura del *reverse charge* e in merito alle conseguenze che derivano dall'omessa inversione contabile da parte del soggetto passivo nazionale ai fini della detraibilità dell'imposta. In base a detta sentenza la mancata registrazione della fattura non può produrre effetti sostanziali sul diritto alla detrazione, per il cui esercizio è invece necessario verificare l'esistenza di presupposti sostanziali. La causa ha avuto ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, sull'interpretazione degli articoli 18 e 22 della sesta direttiva 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra di affari, sistema comune di imposta sul valore aggiunto, proposta dalla Corte di Cassazione con ordinanza del 7 ottobre 2013 nel procedimento Idexx Laboratories Italia s.r.l. contro l'Agenzia delle Entrate. Del contesto normativo si rammenta che: i) secondo l'articolo 17, paragrafo 1, della sesta direttiva, il diritto alla detrazione sorge quando l'imposta detraibile diventa esigibile, mentre il paragrafo 2 del medesimo articolo 17 prevede che nella misura in cui beni e servizi sono impiegati ai fini di operazioni soggette ad IVA, il soggetto passivo è autorizzato a detrarre dall'imposta di cui è debitore l'iva dovuta o assolta per i beni che gli vengono forniti e per i servizi ricevuti da un altro soggetto passivo debitore di imposta, così come l'iva dovuta o assolta per i beni importati all'interno del paese; ii) nel diritto nazionale, in materia di detrazione IVA, oltre al D.P.R. 633/72 con le disposizioni riguardanti le modalità relative alla fatturazione e registrazione contenute agli articoli 21, 23 e 25 del citato D.P.R., occorre richiamare il D.L. 331/93, e in particolare i seguenti articoli: a) l'art. 45, per il quale, a norma degli articoli 19 e seguenti del citato D.P.R. con le limitazioni ivi stabilite, è ammessa in detrazione l'imposta dovuta per gli acquisti intracomunitari di beni effettuati nell'esercizio di impresa, arti e professioni; b) l'art. 46, secondo cui la fattura relativa all'acquisto intracomunitario dev'essere numerata e integrata dal cessionario o committente con l'indicazione del controvalore del corrispettivo e degli altri elementi che concorrono a formare la base imponibile dell'operazione; le predette fatture devono essere annotate entro il mese di emissione.; c) l'art. 47 per il quale le fatture relative agli acquisti intracomunitari, previa integrazione a norma del primo periodo dello stesso comma, devono

essere annotate, entro il mese di ricevimento ovvero anche successivamente ma comunque entro quindici giorni dal ricevimento, e con riferimento al relativo mese, distintamente nel registro di cui al predetto art.23 D.P.R. n. 633/72, secondo l'ordine della numerazione, con l'indicazione anche del corrispettivo delle operazioni espresse in valuta estera. Inoltre le fatture devono essere annotate distintamente, nei termini previsti dai precedenti periodi, anche nel registro di cui all'articolo 25 del predetto decreto, con riferimento rispettivamente al mese di ricevimento ovvero al mese di emissione. Relativamente al caso specifico e alle questioni pregiudiziali si precisa quanto segue. Nell'anno 1998, la società Idexx avrebbe proceduto ad acquisti intracomunitari da una società francese ed una società olandese, senza annotare nei registri IVA talune fatture emesse dalla società francese, mentre per quanto attiene le fatture emesse dalla società olandese non sarebbero state annotate nel registro delle fatture emesse ma solamente nel proprio registro degli acquisti con l'indicazione «fuori campo IVA». Mediante processo verbale, l'Agenzia ha contestato a Idexx di non aver rispettato la richiamata normativa nazionale relativamente agli obblighi di registrazione delle operazioni intracomunitarie, con successiva emissione di avviso di accertamento ed applicazione di sanzioni conseguenti al mancato rispetto degli obblighi previsti dagli articoli 46 e 47 del citato D.L. n. 331/93 pari al 100% dell'imposta. Avverso l'atto impositivo ed il diniego di accoglimento della richiesta di definizione della controversia la società medesima proponeva quindi due separati ricorsi. La C.T.P. di Milano accoglieva i ricorsi annullando, conseguentemente, l'avviso di accertamento ed il diniego della richiesta di definizione. Avverso tali decisioni l'Agenzia proponeva appello, che veniva accolto dalla C.T.R. della Lombardia che rilevava come le disposizioni della normativa italiana relativa agli acquisti intracomunitari impongano a carico del concessionario o committente non solo l'obbligo di numerare ed integrare la fattura relativa all'acquisto intracomunitario con tutti gli elementi che concorrono a formare la base imponibile dell'operazione, bensì anche l'annotazione delle fatture integrate distintamente nei registri previsti agli articoli 23 e 25 del DPR n. 633/72, constatando come l'omessa registrazione sia una violazione non di forma ma di sostanza. In sede di impugnazione presso la Corte di Cassazione Idexx contestava come la C.T.R. avesse illegittimamente qualificato come violazioni di carattere sostanziale l'omessa fatturazione e l'omessa registrazione delle fatture nell'ambito di acquisti intracomunitari, non facendo sorgere né debiti, né crediti d'imposta, bensì generando solamente debiti e crediti «apparenti», nonché imponendo la normativa obblighi formali di annotazione di una partita di giro nei due registri IVA, senza risvolti di carattere sostanziale, con conseguente impossibilità per l'Agenzia di procedere alla rettifica della dichiarazione IVA dell'acquirente pretendendo il versamento di un'imposta solo teorica ed al contempo ignorando il diritto alla detrazione comunque spettante. La Corte di Cassazione, quale giudice del

rinvio, richiama la sentenza Ecotrade (C-95/07 e C-96/07, EU:C:2008:267) e le diverse interpretazioni alla stessa attribuite che hanno determinato nell'ordinamento giuridico nazionale due differenti indirizzi, uno secondo cui il diritto a detrazione sarebbe subordinato al rispetto degli obblighi di "autofatturazione", di registrazione con autoliquidazione ai fini IVA previsti nell'ambito del diritto nazionale e comunitari, ove tali obblighi sarebbero da considerarsi di natura sostanziale, l'altro, secondo cui il diritto a detrazione sorgerebbe al momento dell'esigibilità dell'IVA, ovvero non a seguito del compimento delle formalità previste ai fini dell'esercizio di tale diritto, bensì al momento della realizzazione dell'operazione di cessione di beni o di prestazione di servizi: il mancato assolvimento degli obblighi formali cui il soggetto passivo è tenuto ai fini dell'esercizio di tale diritto non potrebbe determinarne la perdita, laddove risulti accertata la prova che la somma dovuta sia stata versata e che gli elementi costitutivi del diritto a detrazione non siano contestati, salva in taluni casi l'applicazione di sanzioni amministrative. La Corte di Cassazione ha, pertanto, in sede di rinvio, sottoposto alla Corte di Giustizia le seguenti questioni pregiudiziali per conoscere se: 1) i principi dichiarati con la sentenza Ecotrade, secondo i quali verrebbero sanzionati con diniego del diritto a detrazione ai fini IVA l'inosservanza degli obblighi derivanti dalle formalità introdotte dalla normativa nazionale in applicazione dell'art.18, [paragrafo] 1, [lettera] d), sesta direttiva, così come la violazione degli obblighi contabili nonché di dichiarazione risultanti, rispettivamente, dal predetto art. 22, [paragrafi] 2 e 4 stessa direttiva, siano da ritenersi anche applicabili nel caso di totale inosservanza degli obblighi previsti dalla medesima normativa, anche quando non sussiste dubbio circa la posizione di soggetto tenuto al pagamento dell'imposta e del suo diritto alla detrazione; 2) le espressioni "obblighi sostanziali", "substantive requirements" e "exigences de fond" utilizzate nelle diverse versioni linguistiche della sentenza Ecotrade "si riferiscano, rispetto alle ipotesi di c.d. inversione contabile prevista in materia di IVA, alla necessità del pagamento del tributo IVA oppure dell'assunzione del debito d'imposta ovvero ancora all'esistenza delle condizioni sostanziali che giustificano l'assoggettamento del contribuente allo stesso tributo e che disciplinano il diritto alla detrazione volto a salvaguardare il principio di neutralità del detto tributo, di [diritto dell'Unione] – es. inerenza, imponibilità e totale detraibilità». La Corte di Giustizia precisa che, secondo costante giurisprudenza comunitaria, il diritto spettante ai soggetti passivi di detrarre dall'IVA di cui sono debitori l'IVA dovuta o assolta per i beni da essi acquistati e per i servizi ricevuti rappresenta un principio fondamentale del sistema comune dell'IVA attuato dalla normativa, che tale diritto costituisce parte integrante del funzionamento dell'IVA e, che non può essere soggetto a limitazioni (cfr. Tóth, EU:C:2012:549), garantendo la neutralità dell'imposizione fiscale per tutte le attività economiche, indipendentemente dallo scopo o dai risultati di dette attività. Inoltre, la Corte rammenta, in primo luogo, come nell'ambito degli acquisti intracomunitari di beni imponibili, per effetto del regime di autoliquidazione non si verifica alcun versamento dell'IVA tra venditore e acquirente del bene, potendo al contempo l'acquirente, in

linea di principio, detrarre la stessa imposta, nulla essendo dovuto all'amministrazione finanziaria e che le formalità istituite dallo Stato membro non devono oltrepassare quanto strettamente necessario per controllare la corretta applicazione della procedura di autoliquidazione. In secondo luogo, secondo la Corte di Giustizia, gli Stati membri possono prevedere obblighi che ritengano necessari ai fini della corretta riscossione dell'imposta e per evitare l'evasione, ma che tuttavia tali obblighi non possono andare al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tali obiettivi senza peraltro poter mettere in discussione la neutralità dell'IVA (cfr. sentenze Collée, C-146/05, EU:C:2007:549, punto 26 e giurisprudenza ivi citata, nonché Ecotrade, EU:C:2008:267, punto 66 e giurisprudenza ivi citata). In terzo luogo, secondo la Corte, il principio fondamentale di neutralità dell'IVA esige che il diritto alla detrazione dell'imposta a monte sia comunque soddisfatto alla condizione che gli obblighi sostanziali siano stati soddisfatti, anche in casi di omissione di taluni obblighi formali, condizione che non si verifica allorché la violazione dei requisiti formali abbia l'effetto di impedire che sia fornita la prova certa del rispetto dei requisiti sostanziali. "Conseguentemente, l'amministrazione finanziaria, una volta che disponga delle informazioni necessarie per dimostrare che i requisiti sostanziali sono stati soddisfatti, non può imporre, riguardo al diritto del soggetto passivo di detrarre l'imposta, condizioni supplementari che possano produrre l'effetto di vanificare l'esercizio del diritto medesimo. Dalla decisione di rinvio emerge come, nel procedimento principale, l'Agenzia disponesse di tutte le informazioni necessarie per accertare la sussistenza di detti requisiti sostanziali e che il diritto alla detrazione, previsto dall'articolo 17, paragrafo 2, lettera d), della sesta direttiva, dell'IVA dovuta, relativa agli acquisti intracomunitari oggetto del procedimento principale, non potesse essere negato a Idexx per non aver essa assolto gli obblighi risultanti dalle formalità stabilite dalla normativa nazionale, peraltro istituita in applicazione degli articoli 18, paragrafo 1, lettera d), e 22 della sesta direttiva. In sintesi conclusiva la Corte di Giustizia ha stabilito quanto segue: a) pur essendo consentito agli Stati membri di stabilire le formalità per l'esercizio del diritto alla detrazione, quest'ultimo non può essere negato se le predette formalità non sono state rispettate; b) il principio di neutralità fiscale esige che il diritto alla detrazione dell'iva a monte sia accordata se gli obblighi sostanziali sono stati rispettati, anche se taluni obblighi formali non sono stati adempiuti; c) l'Amministrazione finanziaria, una volta acquisite le informazioni necessarie per verificare che i requisiti sostanziali sono stati soddisfatti, non può imporre ulteriori condizioni supplementari che possano vanificare l'esercizio del diritto medesimo; d) i requisiti sostanziali del diritto alla detrazione sono quelli che stabiliscono il fondamento e l'estensione di tale diritto, mentre quelli formali disciplinano le modalità ed il controllo dell'esercizio del diritto medesimo; e) i requisiti sostanziali esigono che gli acquisti siano effettuati da un soggetto passivo debitore dell'iva, e che i beni acquisiti siano utilizzati per l'effettuazione di operazioni imponibili.



avv. Gian Carlo Soave

Studio Legale Soave

avvgiancarlosoave@legassinfo.it

## Recenti novità legislative in tema di obbligazione solidale a carico del committente

La legge di stabilità 2015 ha introdotto, in tema di contratto di trasporto terrestre, l'obbligo solidale del committente, all'avverarsi di certe condizioni, per il pagamento (i) dei trattamenti retributivi, nonché (ii) dei contributi previdenziali e (iii) dei premi assicurativi da versare agli enti competenti, a carico e di competenza del vettore incaricato. L'articolo 1 comma 248 introduce infatti all'articolo 83-bis del decreto legge 25 giugno 2008 n. 112 il comma 4-ter che così dispone: *"il committente che non esegue la verifica di cui al comma 4-bis ovvero di cui al comma 4-ter è obbligato in solido con il vettore, nonché con ciascuno degli eventuali sub-vettori, entro il limite di un anno dalla cessazione del contratto di trasporto, a corrispondere ai lavoratori i trattamenti retributivi, nonché i contributi previdenziali e i premi assicurativi agli enti competenti, dovuti limitatamente alle prestazioni ricevute nel corso della durata del contratto di trasporto, restando escluso qualsiasi obbligo per le sanzioni amministrative di cui risponde solo il responsabile dell'inadempimento. Il committente che ha eseguito il pagamento può esercitare l'azione di regresso nei confronti del coobbligato secondo le regole generali"*. In buona sostanza l'obbligo solidale del committente in materia retributiva, contributiva e previdenziale sorge in caso di colpa dello stesso che si concreta nell'omesso controllo del DURC (documento unico regolarità contributiva) circa l'assolvimento degli oneri in capo al vettore e/o all'eventuale sub vettore. Tale obbligazione solidale era nata in materia edilizia e col tempo l'ambito applicativo si è esteso al contratto di appalto in genere, ragione per cui tale normativa veniva già applicata da tutti quegli operatori che svolgevano attività di magazzinaggio, deposito e manipolazione / handling della merce, quali ad esempio i terminalisti e gli NVOCC (la cui attività poteva essere inquadrata, ad ampi raggio, nel contratto di appalto di opere o di servizi). Visto dunque che l'obbligazione solidale del committente introdotta in tema di trasporto trae origine e prende spunto da quella introdotta a suo tempo in tema di appalto, si ritiene opportuno oltre che utile fornire un breve excursus in merito alle recenti novità introdotte, sul punto, dal legislatore. Tale analisi dovrebbe consentire di meglio comprendere la genesi e le possibili future modifiche in materia di responsabilità solidale a capo della committenza in ambito trasportistico. Riservandosi di tornare in argomento successivamente ed in modo più approfondito anche sulle specifiche novità introdotte proprio in tema di trasporto terrestre. Andando con ordine, i commi da 28 a 28-ter dell'art. 35 del d.l. n. 223/2006 (convertito dalla l. n. 248/2006), come novellati dal d.l. n. 83/2012,

convertito, con modificazioni, dalla l. n. 134/2012, prevedevano in caso di appalto di opere o servizi che l'appaltatore rispondesse in solido con il subappaltatore, nei limiti dell'ammontare del corrispettivo dovuto, del versamento all'Erario delle ritenute fiscali sui redditi di lavoro dipendente dovute dal subappaltatore in relazione alle prestazioni effettuate nell'ambito del rapporto di subappalto. La responsabilità solidale veniva meno nel caso in cui l'appaltatore ponesse in atto specifici controlli ed adempisse a determinati oneri burocratici (definiti dalla circolare dell'Agenzia delle Entrate n. 40-E dell'8 ottobre 2012). In particolare, l'appaltatore, per escludere la propria responsabilità solidale, era chiamato ad acquisire, prima del versamento del corrispettivo, la documentazione attestante l'esecuzione degli adempimenti sopracitati, scaduti alla data del versamento (in sostanza il DURC). L'appaltatore poteva inoltre sospendere il pagamento del corrispettivo fino all'esibizione della predetta documentazione da parte del subappaltatore. Stessi oneri incombevano in capo al committente che doveva provvedere al pagamento del corrispettivo dovuto all'appaltatore solo previa esibizione da parte di quest'ultimo della documentazione attestante gli adempimenti di cui sopra, da parte sua e degli eventuali subappaltatori. In mancanza anche il committente aveva il diritto di sospendere il pagamento del corrispettivo fino all'esibizione della documentazione. A carico del solo committente era però prevista una sanzione in più: se il versamento delle ritenute non era stato correttamente effettuato dall'appaltatore e dal subappaltatore l'inosservanza delle modalità di pagamento era punita con una sanzione amministrativa pecuniaria il cui importo poteva variare da euro 5.000 a 200.000 euro. Vi sono state, però, recenti novità legislative che hanno modificato, sostanzialmente, il quadro sopra descritto. L'articolo 28 del decreto semplificazione (Decreto legislativo 175 del 21 novembre 2014) ha infatti abrogato la responsabilità solidale dell'appaltatore con il subappaltatore nei limiti dell'ammontare del corrispettivo dovuto. La misura riguarda il versamento all'Erario delle ritenute fiscali sui redditi di lavoro dipendente dovute dal subappaltatore, in relazione alle prestazioni effettuate nell'ambito del rapporto di subappalto, nei casi in cui il subappaltatore stesso non fornisca la documentazione circa la correttezza del versamento. Inoltre è stata abrogata la sanzione amministrativa da 5.000 a 200.000 euro a carico del committente, qualora quest'ultimo provveda ad effettuare il pagamento del corrispettivo all'appaltatore senza aver ottenuto idonea documentazione circa la correttezza del versamento delle ritenute sui redditi di lavoro dipendente dovute dall'appaltatore e dai subappaltatori. Queste, in sintesi, le novità principali contenute nell'art. 28 del Decreto sulle semplificazioni, dove viene prevista l'abrogazione della responsabilità in ambito fiscale tra committente, appaltatore e subappaltatore, ai sensi dell'art. 35 commi 28, 28-bis e 28-ter del DI 223/2006 con riferimento alle ritenute sui redditi di lavoro dipendente. Sul punto è bene precisare che la responsabilità solidale ai fini Iva era già stata abolita ad opera dell'art. 50 del DI n. 69/2013. Rimane invece in vigore la solidarietà retributiva e contributiva tra

committente, appaltatore e sub appaltatore. L'articolo 29 del D.lgs n. 276/2003, secondo comma, prevede infatti che il committente, nei limiti di due anni dalla cessazione del contratto di appalto, rimanga obbligato in solido con l'appaltatore e gli eventuali subappaltatori, con riferimento: (i) ai trattamenti retributivi in cui vanno ricomprese le quote di Tfr; (ii) ai contributi previdenziali; nonché (iii) ai premi assicurativi che risultano dovuti con riferimento al periodo di esecuzione del contratto. Alla luce di tale responsabilità i committenti nonché gli appaltatori dovranno continuare a richiedere ai propri appaltatori ovvero subappaltatori il DURC (documento unico regolarità contributiva), tutto ciò allo scopo di procedere alla verifica dei corretti versamenti contributivi nonché retributivi, evitando in tal modo di rispondere solidalmente in caso di omessi versamenti. In sintesi, dunque, con l'articolo 28 del Decreto legislativo 175 del 21 novembre 2014, entrato in vigore a far data dal 13.12.2014 (ossia il quindicesimo giorno successivo alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale) si è inteso superare, nell'ambito della razionalizzazione e semplificazione delle disposizioni in materia di obblighi tributari, la disciplina relativa alla responsabilità solidale in materia di appalti di opere o di servizi relativa alle ritenute fiscali sui redditi di lavoro dipendente. Stride quindi, non poco, l'introduzione di una responsabilità solidale così ampia in tema di contratto di trasporto terrestre quando, in tema di appalti, il legislatore ha invece inteso ridurre e razionalizzare gli obblighi in capo alle parti.



avv. Serena Giovidelli

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

## Infortuni sul lavoro: il datore di lavoro è responsabile se non ha formato il lavoratore... e sulle navi?

Una recentissima sentenza della Corte di Cassazione (16 giugno – 13 ottobre 2015 n. 20533), in materia di infortuni occorsi nel luogo di lavoro, ampliando i margini di una strada già intrapresa da una precedente giurisprudenza (23 ottobre 2014 n. 44106), ha confermato la penale responsabilità del datore di lavoro per la morte del dipendente avvenuta durante le operazioni di movimentazione di un macchinario aventi peculiari caratteristiche tecniche. Ciò in quanto, secondo i giudici di legittimità, in tema di infortuni sul lavoro, l'attività di formazione del lavoratore prevista dal Dlgs 626/94, ove si tratti dell'utilizzo di macchine complesse, non si esaurisce nell'informazione e nell'addestramento in merito ai rischi derivanti dall'utilizzo strettamente inteso ma deve tenere conto anche dei rischi derivanti dalla diretta

esecuzione delle operazioni. Pertanto, l'attività preparatoria posta dalla legge a carico del datore di lavoro non può non comprendere anche le informazioni e le direttive volte a fare conoscere al lavoratore l'esistenza di operazioni concernenti il mezzo meccanico al cui uso il lavoratore viene addetto, l'informativa relativa ai rischi ai quali il lavoratore è esposto nell'utilizzare il mezzo affidatogli, nonché ai pericoli derivanti dalle eventuali operazioni di riparazione che dovessero rendersi necessarie per fronteggiare una emergenza. Dunque la richiamata Giurisprudenza ha rafforzato ancora di più la tutela dei lavoratori infortunati sui luoghi di lavoro ponendo a carico del datore di lavoro un obbligo di protezione e di informazione che non si limita alla adeguata conoscenza delle attrezzature di lavoro né allo specifico addestramento richiesto in caso di utilizzo di mezzi che presuppongono particolari nozioni tecniche come già richiesto dalla Legge 626/94, ma che si estende, come detto, alla puntuale informativa dei rischi e dei pericoli anche potenziali connessi all'uso delle macchine da lavoro, nonché al diretto controllo di ciò che il lavoratore può fare e di ciò che invece non deve fare. Ebbene e tralasciando in questa sede ogni valutazione in merito alla ulteriore estensione degli obblighi posti a carico del datore di lavoro al di là delle vigenti normative in materia di infortuni, già sufficientemente garantistiche e protettive, volendo per ipotesi ricondurre i suesposti principi allo specifico settore marittimo, vi è da chiedersi come gli stessi possano ivi essere invocati allorché, ad esempio, infortuni analoghi occorrono a marittimi arruolati dal Turno Generale, con brevi contratti a viaggio e/o a tempo determinato. Ebbene non è certo possibile ignorare che anche nel settore della navigazione numerose sono le normative che negli anni si sono succedute in materia di tutela della sicurezza e della salute dei marittimi a bordo delle navi, dalla non lontana ed ancora vigente Legge 271/99 al D.Lgs 81/08, alle numerose convenzioni, tra le quali, la recente Convenzione Internazionale sul Lavoro Marittimo ILO – MLC 2006 intervenuta, tra l'altro, proprio in materia di sicurezza oppure, andando un po' più indietro nel tempo, la SOLAS, Safety of Life at Sea di matrice internazionale e, comunque, la contrattazione collettiva di settore (CCNL del 05.06.2007 e relativi allegati). L'argomento, in altri termini, è ed è stato da sempre oggetto di interesse e di specifica protezione sia a livello nazionale che e forse soprattutto comunitario. In tutte le normative citate, peraltro, pregnanti ed incisivi sono gli obblighi posti a carico del datore di lavoro/armatore finalizzati alla garanzia della salute e della sicurezza del marittimo a bordo delle navi. Solo per fornire un esempio analogo alle vicende esaminate dalla citata giurisprudenza di legittimità, la Legge 271/99 sancisce a carico dell'Armatore obblighi ed oneri non molto diversi da quelli di recente sanciti dal D.Lgs 81/08, meglio noto come Testo Unico sulla sicurezza nel lavoro, relativamente alla specifica informativa dei rischi cui i lavoratori sono esposti nello svolgimento della propria attività lavorativa ed all'addestramento sul corretto uso delle attrezzature. Avere, tuttavia, di fatto sancito una responsabilità

prossima a quella oggettiva priva, in quanto tale, di ogni possibilità di esonero, laddove in tali specifici contesti la distanza e comunque l'affidamento delle gestione della nave e della formazione dell'equipaggio ad un soggetto terzo rendono impossibile il controllo diretto ed immediato dell'Armatore, sembra realisticamente un'impresa destinata a fallire in partenza. Del resto, la giurisprudenza fino ad oggi consolidata in materia, ha sempre ragionevolmente lasciato aperta l'eventualità di un esonero di responsabilità del datore di lavoro in caso di comportamento da parte del lavoratore abnorme, anomalo ed imprevedibile in quanto idoneo ad interrompere il nesso di causalità tra il danno occorso e gli obblighi protettivi sanciti dalla relative disposizioni di legge. Analogamente, anche le richiamate normative, nel porre a carico del lavoratore speculari obblighi di adeguamento alle direttive ed alle informazioni impartite dal datore di lavoro, prevedono che la loro violazione abbia una incidenza, anche solo sotto il profilo della concorsualità /causalità, sul bilanciamento e sulla valutazione delle rispettive responsabilità. Con tali pronunce appaiono, invece, non sussistere molte possibilità per il datore di lavoro di sfuggire alla responsabilità derivante dalle azioni o omissioni del lavoratore, tanto più se si consideri che gli ulteriori oneri sanciti dai Giudici di legittimità sono realisticamente inattuabili nella specifica dinamica dei traffici marittimi e dei relativi rapporti lavorativi oltre che eccessivamente punitivi. Non potrà, infatti, sfuggire che la pretesa di una formazione puntuale, personalizzata, specifica, selettiva e soprattutto preventiva da parte del datore di lavoro/armatore in favore di ogni marittimo che si imbarchi, anche solo temporaneamente a bordo di nave, per un singolo viaggio o a tempo determinato, per il quale non è neppure previsto un periodo di prova, ad esempio nel corso della già intrapresa navigazione, assume la veste di un inevitabile pregiudizio per il datore di lavoro. In altri termini ciò che appare a questo punto poco chiaro è il limite entro il quale il datore di lavoro può ritenersi adempiente ai propri obblighi ovvero quello entro il quale il medesimo può fare legittimo affidamento sulle specializzazioni che il marittimo al momento dell'imbarco dichiara di avere e sulle certificazioni di cui il medesimo deve essere in possesso ai fini del suo arruolamento, soprattutto quanto il tutto avviene all'estero (art. 319 cod.nav.). Seppure ormai consolidato oltre che pienamente condivisibile l'adeguamento del lavoro marittimo a quello di diritto comune sotto tanti profili, appare invece quanto mai opportuno sotto altri, come quello della protezione e della sicurezza in mare, che la giurisprudenza prenda, invece, atto delle differenze strutturali e fattuali dei due tipi di attività lavorativa ed elabori, anche in conformità alle normative vigenti, principi ad essi maggiormente compatibili.

# Registrati per ricevere la nostra Newsletter

# Lex Trasporti

Mensile di diritto divulgativo

MENU

- Home
- La rivista e le Pubblicazioni
- Le rubriche
- Le conversazioni
- La struttura
- Le collaborazioni
- Spazio Redazione
- I Contatti

## LexTrasporti

Nel 2013 è nato il primo mensile di diritto divulgativo del mondo dei trasporti nazionali ed internazionali.

Nasce da un team consolidato sia nell'esperienza sia nella volontà di proseguire nel proprio percorso e questa è la reale forza di questa pubblicazione. Non ha intenzione di mettersi in competizione con le prestigiose pubblicazioni di diritto marittimo e dei trasporti che si prefiggono una informazione ed una formazione scientifica ma vuole proporsi in un'area di "nicchia" per presentare agli operatori del mondo dei trasporti (armatori, trasportatori, assicuratori, spedizionieri, agenti marittimi, operatori multimodali, periti ed in generale gli esperti del settore o coloro che non lo sono ma sono interessati a questa materia) una prospettiva del diritto dialogale e comprensibile anche ai "non operatori del diritto" ma non semplificata o banalizzata aggiornandoli su temi di attualità o rinnovando l'approfondimento con l'analisi di temi considerati di rilievo.

La rivista è "divulgativa" perché diretta alla comprensione anche di persone non specializzate e cerca di essere aliena da tecnicismi giuridici.

Nello stile divulgativo **LexTrasporti** verrà distribuito solo in formato elettronico sfruttando tutte le piattaforme disponibili al momento ovvero tramite l'invio di file pdf, accessibilità piena attraverso una pagina web dedicata, potrà essere letto da tutti i moderni smartphone / tablet e potrà essere ricevuto facilmente.

La rivista promuoverà alcuni "conversazioni" in collaborazione con il Consiglio dell'Ordine dei Giuristi e con i partners nazionali ed internazionali.

La rivista **LexTrasporti** è totalmente gratuita per i suoi lettori, in registrazione presso il Tribunale di Genova.

Il direttore responsabile è il dr. Luca Florenzano giornalista ed è sostenuto da un consolidato gruppo di Redattori specialisti del diritto dei trasporti.

Mi piace 3

Newsletter

---REGISTRATI---

Sarai periodicamente informato della uscita della nostra rivista e di ogni iniziativa promossa da LexTrasporti

Indirizzo email

iscriviti

ANSA.it

Posts

Schettino a Numana, Spacca, idea 'genio'

Sigilli a villa Amii Stewart Porto Cervo

Papa nomina card. Versaldi risanare Idi

Get Widget

## INDICE

<b>avv. Vittorio Porzio</b> <i>Studi Legali Consociati</i>	<b>La scomparsa al nostro ordinamento del diritto dell'armatore di limitare il proprio debito</b>	1
<b>avv. Guglielmo Camera</b> <i>Studio Legale Camera Vernetti</i>	<b>La copertura "Salvage" nelle polizze C&amp;M</b>	10
<b>Avv. Simona Coppola</b> <i>Studio Legale Garbarino Vergani</i>	<b>Procedure amministrative per l'imbarco di merci pericolose sui traghetti</b>	3
<b>avv. Daniela D'Alauro</b> <i>Studio Legale Turci</i>	<b>Rappresentanza diretta anche per i CAD</b>	12
<b>avv. Francesca D'Orsi</b> <i>Studio Legale D'Orsi</i>	<b>Estratti dal Diritto dei Trasporti</b>	9
<b>avv. Serena Giovidelli</b> <i>Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis</i>	<b>Infortunati sul lavoro: il datore di lavoro è responsabile se non ha formato il lavoratore...e sulle navi?</b>	17
<b>avv. Massimiliano Grimaldi</b> <i>Grimaldi Studio Legale</i>	<b>L'arrivo e partenza della nave dai porti Ue</b>	8
<b>Richard Gunn</b> <i>Reed Smith LLP</i>	<b>La Convenzione sul Lavoro Marittimo del 2006</b>	13
<b>avv. Margherita Pace</b> <i>Studio Legale TDP</i>	<b>La sicurezza nel trasporto ferroviario. Tribunale di Genova, Sezione Lavoro, ordinanza 24 marzo 2015 n.233</b>	12
<b>avv. Claudio Perrella</b> <i>Studio Legale LS LexJus Sinacta</i>	<b>Le opportunità per le imprese italiane offerte dall'accordo sul nucleare iraniano (JCPOA)</b>	7
<b>avv. Fabio Pieroni</b> <i>Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.</i>	<b>Il caso XinXia Men</b>	12
<b>dr. Gianbattista Poggi</b> <i>Studio Poggi &amp; Associati</i>	<b>La Corte di Giustizia sul diritto alla detrazione IVA in caso di reverse charge</b>	15
<b>avv. Barbara Pozzolo</b> <i>Studio Legale Pozzolo</i>	<b>La Negoziazione assistita</b>	14
<b>avv. Giancarlo Soave</b> <i>Studio Legale Soave</i>	<b>Recenti novità legislative in tema di obbligazione solidale a carico del committente</b>	16
<b>avv. Andrea Tracci</b> <i>Studio Legale TDP</i>	<b>Accadde oggi, effetti della legge di Stabilità 2015: la fine dei costi minimi ed altro ancora</b>	4
<b>avv. Cecilia Vernetti</b> <i>Studio Legale Camera Vernetti</i>	<b>Giurisprudenza: alcune massime in tema di trasporto marittimo e terrestre</b>	1



# LexTrasporti

Mensile di diritto divulgativo



Siamo noi.