

# LexTrasporti

## Mensile di diritto divulgativo



**Direttore Responsabile:** Luca Florenzano **Comitato di direzione:** Giorgio Berlingieri e Luca Florenzano **Vicedirettrice:** Cecilia Vernetti.

**Comitato Scientifico:** Giorgia Boi, PierAngelo Celle, Massimo Deiana, Mauro Ferrando, Andrea La Mattina, Marco Lopez De Gonzalo, Aldo Mordiglia, Carlo Rossello, Leopoldo Tullio, Marco Turci, Sergio Turci, Enrico Vergani. **Comitato di redazione:** Daniela Aresu, Guglielmo Camera, Simona Coppola, Daniela D'Alauro, Francesca D'Orsi, Massimiliano Grimaldi, Margherita Pace, Claudio Perrella, Fabio Pieroni, Barbara Pozzolo, Chiara Raggi, Andrea Tracci.

### Nota del direttore

Anche se la nostra pubblicazione non fa "cronaca", i fatti recentemente occorsi a Genova ci coinvolgono come Cittadini e come Operatori dello shipping e quindi ho ritenuto di "vistare a lutto" questo numero per esprimere il nostro più sentito cordoglio ai Familiari ed Amici delle Vittime del tragico evento occorso nella porto di Genova. Si discuterà e si leggerà molto su quanto accaduto e noi cercheremo di dare il nostro contributo affinché fatti, come questo, non accadano nuovamente in futuro.



Avv. Simona Coppola

Studio Legale GarbarinoVergani

## Le navi ed i porti si vestono di verde

Per questo numero ho scelto di occuparmi di un tema molto attuale, o che forse sarebbe meglio definire in fieri, che è stato oggetto di un convegno organizzato da Daniela Aresu, redattrice di questa rivista, tenutosi a Cagliari intitolato "porti e trasporti: soluzioni energetiche innovative". Le nuove prospettive della navigazione green sono allo studio di autorevoli professori universitari ed ingegneri e, senza alcuna presunzione né desiderio di affrontare questioni particolarmente tecniche, ritengo meritino una sintetica illustrazione anche in considerazione della sempre maggior dell'attenzione che nel settore navale e portuale

si pone al contenimento dell'inquinamento. Gli studi portano a ritenere che le navi del futuro potranno essere alimentate a gas naturale liquefatto (LNG), gas che si ottiene sottoponendo il gas naturale a depurazione ed a processi di raffreddamento e condensazione. I paesi da cui l'Italia importa le maggiori quantità di gas naturale sono la Nigeria, l'Algeria e la Libia. Questo tipo di gas viene trasportato e conservato in forma liquida alla temperatura di meno 164 °C in quanto, a dette temperature il suo volume diminuisce enormemente (circa di 600 volte). Per esser utilizzato come combustibile, viene poi rigassificato mediante appositi impianti di rigassificazione. Gli impianti di rigassificazione sono di tre tipi: **Onshore**: che sono i più diffusi e sono presenti in alcuni dei nostri porti; **Offshore GBS (GravityBasedStructure)**: che sono costruiti in cemento e sono appoggiati sul fondo marino; **FSRU (Floating Storage and Regasification Unit)**: ovvero tramite navi in disarmo. Queste unità ricevono il LNG dalle navi metaniere alla temperatura di meno -164 °C e lo sottopongono ad un processo di riscaldamento mediante l'utilizzo di acqua di mare. Molti sembrerebbero i vantaggi dell'utilizzo dell' LNG rispetto ai combustibili tradizionali in particolare verrebbero ridotte le emissioni di gas serra del 20-25 % e quasi del 90% degli ossidi di azoto fino ad arrivare ad una riduzione pari al 100% per gli ossidi di zolfo. Per intendersi ossidi di azoto e zolfo sono tra i maggiori componenti delle piogge acide e dello smog. Recenti studi su questo tema hanno dimostrato che la tecnologia del metano può pacificamente considerarsi sicura in quanto sperimentata per oltre 40 anni sulle navi metaniere ed utilizzata quale combustibile su alcune navi già dal 2001. Nel 2011 il Gruppo Giovani di Confitarma ha presentato a Genova

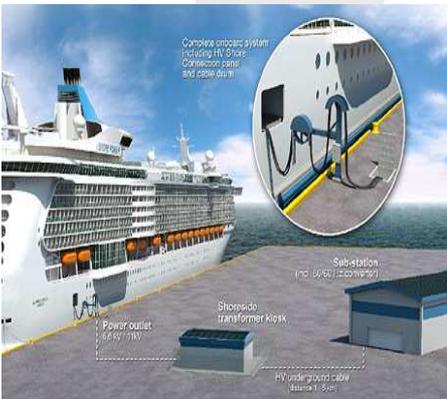
uno studio di fattibilità sulla costruzione o conversione di unità da impiegare sui collegamenti di cabotaggio nazionale. Le emissioni dei diesel marittimi sono tra le principali cause dell'inquinamento delle città portuali. Abbattere le emissioni inquinanti, offrire lavoro ai cantieri navali e rinnovare le flotte impiegate nei collegamenti di piccolo cabotaggio, sarebbe contemporaneamente possibile in Italia - stando a quanto emerso dall'incontro - se si decidesse di puntare sull'alimentazione LNG seguendo l'esperienza di successo del Nord Europa ed, in particolare, della Norvegia. Il Gruppo Giovani Armatori di Confitarma, tramite un gruppo di lavoro chiamato Green Economy e costituito allo scopo di studiare la questione, ha elaborato uno studio di fattibilità relativa al potenziamento delle tecnologie eco sostenibili ed



a basso impatto ambientale, nonché allo scopo di migliorare le prestazioni delle navi. "Lo studio è stato rivolto ai collegamenti nello Stretto di Messina potrebbe ben essere applicato alle rotte di cabotaggio della Sicilia verso le isole minori o nel Golfo di Napoli e anche nella laguna di Venezia" questo aveva sostenuto nel suo

Indice	Pag.		
Le navi ed i portis vestono di verde	1	Nuova disciplina dell'informazione vincolante in materia di origine	9
La Navigabilità	2	La ripartizione delle Linee ferroviarie	10
Tariffe portuali: il TAR smentisce l'Antitrust	4	Il caso RENA	12
Lo Spedizioniere e le controspallie dei Containers	5	La Logistica	14
La Recensione	6	Il Freezing Order nel commercio internazionale	15
I Costi Minini vanno alla Corte di Giustizia	7	Unità da Diporto, Vendite più rapide in ambito UE	15
Estratto dal "Diritto dei Trasporti"	8		
		L'arbitrato : Aspetti generali	16
		L'A.D.R. in Inghilterra	17
		I furti di Yacht e misure di custodia	18
		Brevi	18
		Fiscaltà e scadenze	19

intervento Valeria Novella, Presidente dei Giovani Armatori di Confitarma la quale aveva che fosse possibile sia costruire ro-pax con propulsione a gas che modificare quelle già esistenti per adeguarle a questo tipo di combustibile. In ogni caso, questo era emerso in ultimo dallo studio dei Giovani Armatori, ipotizzando una soluzione Dual Fuel con motori principali e generatori più un sistema d'adduzione gas (serbatoi LNG, tubazioni, ecc.). l'investimento avrebbe garantito un ritorno economico nel giro di 5 anni. Certo dal 2011 qualcosa è cambiata nella nostra economia e molti sono i problemi che hanno dovuto affrontare e che affrontano gli Armatori, ma si sa, gli Armatori sono imprenditori coraggiosi e capaci ed il progetto delle navi a combustione LNG prosegue. Nell'ambito del trasporto marittimo green si inserisce inoltre pienamente la necessità di ridurre l'inquinamento nelle aree portuali, ovvero di ridurre lo smog causato dallo stazionamento delle navi durante le operazioni di scarico e carico della merce, oppure delle navi passeggeri. Lo stazionamento delle navi in aree portuali è infatti responsabile della creazione di aree di grande concentrazione di inquinanti. La soluzione che è stata presentata nel convegno di Cagliari dal Fabrizio Pilo docente universitario presso il dipartimento di ingegneria Elettrica ed Elettronica di Cagliari ed oggetto di studi in molte università italiane e di sperimentazione in alcuni tra i maggiori porti italiani, è la Alternative Maritime Power, ovvero l'alimentazione elettrica delle navi durante lo stazionamento. I motori delle navi ormeggiate, tenuti accesi per produrre l'energia elettrica necessaria ai servizi di bordo generano consistenti emissioni di ossido di azoto, ossido di zolfo e particolato e sempre più sono visti come un primario problema ambientale, a maggior ragione quando i porti sorgono nelle vicinanze di grandi centri abitati. Varie autorità internazionali, fra cui la International Maritime Organization (IMO) e l'Unione Europea, stanno rivedendo in senso restrittivo le norme che definiscono i limiti per il contenuto di zolfo nei combustibili promuovendo in maniera specifica l'alimentazione elettrica da terra. Quando la nave attracca, i suoi generatori vengono spenti e la nave resta alimentata dalla rete locale. Per alcune navi, la connessione richiede la preventiva



conversione della frequenza, assicurata dai convertitori elettronici di potenza, che si qualificano per design compatto, ridotto impatto ambientale, alta efficienza energetica, elevata affidabilità. Con l'elettificazione dei porti, l'energia elettrica della rete è portata dal

convertitore alla frequenza desiderata ed è poi trasportata a un trasformatore, a valle del quale un singolo cavo fornisce l'energia a tutta la nave da un punto collocato sull'ormeggio. Il passaggio da un tipo di alimentazione all'altro avviene senza interruzioni dell'erogazione e senza effetti sui servizi di bordo. Le autorità portuali italiane hanno accolto con grande favore questo tipo di tecnologia che, stando a quello che dicono i tecnici, non comporta importanti modifiche alle navi e non implica costi eccessivi né importanti modifiche nelle infrastrutture. È recentissima la notizia che l'Autorità portuale di Livorno abbia indetto la gara per l'affidamento dei lavori di elettrificazione della calata Sgarallino per servire i traghetti e le navi da crociera; questo sarebbe il primo passo per arrivare all'elettificazione delle banchine delle navi passeggeri, che consentirà alle navi di spegnere i motori e i generatori. A fronte di un importo di spesa stimato in circa 4 milioni e mezzo di euro - finanziamento è coperto da fondi del ministero dell'Ambiente, della Regione Toscana e della stessa Autorità Portuale - e la previsione che il progetto sarà completato in circa 180 giorni, la città di Livorno dovrebbe così respirare aria più pulita. Tra i porti "green" spiccano Venezia (ove si sperimenta l'uso delle alghe per produrre energia) e Genova con il suo Piano Energetico Ambientale Portuale. Ben venga il verde nei porti anche in quanto simbolo di speranza!



avv. Guglielmo Camera  
Studio Legale Camera Vernetti

## La Navigabilità

Uno dei concetti più controversi e difficili nelle polizze assicurative marittime ma che talvolta assume un'importanza rilevante è quello della navigabilità dell'unità assicurata. Cosa si intenda per navigabilità è infatti un concetto strettamente tecnico che molto spesso non può essere imbrigliato in massime giurisprudenziali e che anzi cambia di volta in volta, a seconda delle circostanze di fatto che ci si trova ad affrontare. Invero la casistica giurisprudenziale italiana è alquanto scarna mentre la questione è stata affrontata più volte nelle corti inglesi il cui diritto, come è noto, regola molto spesso i contratti di assicurazione marittima. Seppur il concetto di navigabilità non sia fisso la sua definizione più famosa è quella contenuta in una decisione inglese che recita che per essere navigabile "la nave deve essere in una condizione tale da poter fronteggiare i pericoli di mare che una nave di quel tipo, e caricata in quel modo, si ritenga possa fronteggiare." Ne deriva che il concetto di navigabilità varia a seconda del viaggio, del tipo di nave e del carico presente a bordo. Così una nave che in determinate situazioni si può considerare come navigabile, in altre non sarà tale a seconda del tipo di viaggio da intraprendere, della stagione in cui lo intraprende e del tipo di carico e della sua sistemazione a bordo. La giurisprudenza inglese ha, però, precisato che la navigabilità

debba essere valutata anche in base a quanto l'armatore possa ragionevolmente fare nel caso concreto. Pertanto si è sostenuto che lo standard di navigabilità debba essere quello in uso al porto da cui provenga la nave, tenendo quindi conto delle eventuali differenze presenti tra i vari paesi. La mancanza di navigabilità (o innavigabilità), inerendo sostanzialmente una situazione di deficienza della nave, talvolta può essere desunta in via presuntiva. Si pensi al caso di una nave appena salpata da un porto, che affondi o sia costretta a farvi ritorno o a rifugiare a causa di un'entrata di acqua, senza che sia intervenuto alcun rischio particolare o causa manifesta. Parimenti si può avere uno stato di innavigabilità nel caso di una nave che, seppur perfettamente in regola ed efficiente, sia stata stivata in maniera tale da renderla incapace di affrontare i rischi ordinari della navigazione. Il concetto di navigabilità può, però, inerire anche altre parti della nave che non siano strettamente lo scafo o la macchina. Pertanto si dà rilevanza anche all'equipaggiamento, agli strumenti di ausilio alla navigazione oppure alle parti di rispetto presenti a bordo. Altrettanto rilevante è l'efficienza dell'equipaggio. È infatti un requisito importante quello che ogni nave al momento di salpare debba essere fornita con un equipaggio tecnicamente adeguato e con un comandante con competenze nautiche idonee. Ciò in quanto l'equipaggio deve essere in grado di condurre la nave lungo la traversata, tenuto conto dei rischi ordinari della navigazione. Pertanto un comandante non deve essere solo tecnicamente abile in linea generale ma in grado di condurre la nave in quello specifico viaggio, nonché conoscere tutte quelle peculiarità della nave che siano necessarie a tal fine. Affinché si abbia innavigabilità occorre però che l'equipaggio sia incompetente e tale stato va distinto da quello, assai diverso, nascente da eventuali errori o omissioni in cui questo e/o il comandante possano essere incorsi durante il viaggio; comportamenti che assurgono a mera negligenza e che come tale sono ben diversi dalla incompetenza o dalla innavigabilità che ne consegue. È comunque chiaro che l'innavigabilità sia una questione di fatto che, come tale va accertata di volta in volta e, quindi, che la presenza di eventuali documenti che comprovino l'efficienza della nave o la competenza dell'equipaggio - pur costituendo una presunzione di navigabilità - possono essere smentiti dalle evidenze o risultanze tecniche. Lo stato di innavigabilità ha per lo più effetti negativi sulla copertura assicurativa, a seconda del tipo che si prende in esame. Nell'ambito delle coperture marittime (cd. corpi) inglesi stipulate a tempo, la presenza di uno stato di innavigabilità della nave assicurata fa venire meno la copertura assicurativa indipendentemente dal fatto che sia stata causata effettiva del sinistro, sempre che sia però provata la connivenza consapevole dell'assicurato rispetto a tale stato della nave. Nelle coperture yacht italiane l'innavigabilità è invece annoverata solitamente tra le esclusioni ed è, quindi, onere dell'assicuratore non solo provare tale stato ma anche che sia stata la causa del sinistro.



***Save the date - Save the date - Save the date - Save the date - Save the date***

**Seminario "Assicurazione degli armatori per i crediti marittimi: effetti applicativi del D.lgs. 11/2012 e la questione delle responsabilità"**

**Venerdì 14 giugno, ore 15:00, presso Spazio Porto, Venezia**

Il decreto legislativo 28 giugno 2012, n. 111 - pubblicato sulla GU n. 173 del 26 luglio 2012 - ha dato attuazione alla direttiva 2009/20/CE relativa all'obbligo di assicurazione degli armatori per i crediti marittimi.

Scopo della normativa comunitaria è quello di elevare la tutela degli utenti dei servizi di trasporto marittimo, merci e passeggeri, e di favorire l'applicazione uniforme dell'obbligo di copertura assicurativa per le unità di bandiera comunitaria ma anche per le unità di bandiera extracomunitaria che operano da e per i porti dell'Unione.

#### **PROGRAMMA**

##### **Saluti**

Daniela Fara, Presidente WISTA Italia

Claudia Marcolin, Segretario Autorità Portuale di Venezia e socia WISTA Italia

##### **15.00 Sessione di apertura**

- Massimiliano Grimaldi, *Studio Legale Grimaldi*
- Alberto Scala, *BseaG, Gruppo Banchemo&Costa*
- Enrico Maria Pujia, *Direttore DG trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*
- Rappresentante di Confitarma, tbc

**Modera l'incontro:** Luca Florenzano, *Direttore Lex Trasporti*

##### **16.20 Conclusioni**

Francesca D'Orsi, *Studio Legale D'OrsiNeri e socia WISTA Italia*

##### **16.45 Networking Cocktail**

R.S.V. P. Segreteria Wista Italia, Via N. Oderico 10, 16145 Genova

e-mail [wistaitaly@gmail.com](mailto:wistaitaly@gmail.com) - cell. 3391067713

***Evento organizzato con il supporto dell'Autorità Portuale di Venezia***





avv. Chiara Raggi

Studio Legale Mordiglia

## Tariffe portuali: il Tar smentisce l'Antitrust

Con la sentenza n. 362/2013 depositata il 15 gennaio scorso il Tar Lazio ha annullato il provvedimento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che, il 22 febbraio 2012, aveva ravvisato un'intesa restrittiva della concorrenza posta in essere tra gli agenti marittimi del porto di Genova, tra la loro Associazione di categoria (Assagenti) e quella degli spedizionieri (Spediporto). Ripercorriamo brevemente il caso. Nel 2004, le due associazioni di categoria (Assagenti e Spediporto), avevano sottoscritto un accordo volto alla determinazione dei corrispettivi agenziali ovvero ai c.d. "diritti fissi" che si applicano ad ogni singola polizza di carico o buono di consegna redatto dall'agente marittimo. L'agente marittimo stipula, come noto, i contratti di trasporto con lo spedizioniere e, in base a questo, compie tutte le operazioni strumentali alla esecuzione del trasporto stesso. In particolare, l'agente marittimo emette i titoli necessari a documentare i trasporti e, dunque, emette la polizza di carico ovvero il documento che viene emesso per la merce in esportazione ed il *delivery order* o buono di consegna della merce che viene emesso per la merce in importazione previo rilascio dell'originale della polizza di carico e girata e consente il ritiro della stessa al porto di arrivo. Orbene, per l'emissione di tali documenti da parte dell'agente marittimo, le associazioni di categoria del porto di Genova avevano previsto che le compensi da pagarsi a favore dell'agente ("diritti fissi") fossero, fino al 2006, pari a 27 €, a 33 € nel 2007 per giungere infine a 40 € nel 2008. Anche per i buoni di consegna erano stati determinati diritti fissi che, inizialmente, erano stati previsti di 22 € e poi erano stati portati a importi equivalenti a quelli richiesti per le polizze. In complesso, come si desume dal provvedimento del Tar, i diritti fissi di polizza nel periodo 2004-2010 hanno rappresentato circa l'11% del fatturato dalle agenzie marittime coinvolte nel procedimento avviato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) nel dicembre 2009. Il Garante, muovendo dalla domanda di trattamento favorevole ex art. 15 comma 2 bis della l. 287/1990 presentata da Maersk Italia, agente marittimo "pentito" appartenente all'omonimo gruppo danese - grazie alla documentazione da questa presentata con la domanda di ammissione al beneficio di clemenza - ha potuto avviare, nel maggio del 2010, una complessa istruttoria volta - appunto - all'accertamento di una supposta intesa anticoncorrenziale di concertazione tra agenti marittimi italiani rilevante ex art. 101 del Trattato

sul Funzionamento dell'Unione Europea (già art. 81 del Trattato CE). All'esito dell'istruttoria, l'AGCM ha in sostanza ravvisato nei comportamenti in questione l'esistenza di un'intesa restrittiva volta ad alterare il mercato dei servizi di agenzia marittima attraverso l'incremento concertato dei corrispettivi agenziali. Ed ha quindi comminato alle associazioni degli spedizionieri e degli agenti marittimi del porto di Genova sanzioni per circa 4 milioni di Euro. L'attività di concertazione, secondo l'AGCM riguardava non solo la politica di prezzo nei servizi di agenzia marittima sui diritti fissi come sopra precisato, ma anche "lo sconto di fidelizzazione" pari a 4 € a polizza che veniva riconosciuto da ciascun agente allo spedizioniere. In particolare, secondo l'Antitrust, era stata attuata «un'intesa unica e complessa» restrittiva della concorrenza, in violazione dell'art. 101 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea. Tale intesa, secondo l'AGCM, era costituita da un profilo orizzontale e da un profilo verticale. Il primo aveva per oggetto «la fissazione, da parte dei principali agenti marittimi, degli aumenti di prezzo dei servizi agenziali legati all'emissione delle polizze di carico e dei buoni di consegna (sia cartacei che telematici), nonché in merito all'entità ed alle modalità di corresponsione dello sconto di fidelizzazione, attraverso numerose riunioni tenutesi in seno alla Commissione Portuale di Assagenti». Il secondo profilo, «che rappresenta anche l'attuazione del profilo orizzontale ed è inscindibile rispetto adesso - ha avuto ad oggetto il trasferimento dei suddetti aumenti al cliente finale (il caricatore della merce), attraverso la stipula da parte delle Associazioni di categoria degli Agenti e degli Spedizionieri degli accordi interassociativi del 2004 e del 2007, nei quali sono stati traslati gli esiti della concertazione tra agenzie marittime». Pertanto, secondo l'Antitrust, l'oggetto della concertazione avvenuta a livello orizzontale, era stato recepito, a livello verticale, negli accordi interassociativi firmati dalle Associazioni Assagenti e Spediporto, accordi che costituivano al tempo stesso l'attuazione del profilo orizzontale dell'intesa e lo strumento di realizzazione del profilo verticale della stessa, ovvero il trasferimento degli aumenti di prezzo concordati tra gli agenti marittimi ai clienti degli spedizionieri. Il Tar ha però censurato la costruzione dell'Autorità Garante e ha annullato il provvedimento impugnato e le sanzioni irrogate negando l'esistenza di un'intesa interassociativa, sia nei suoi profili orizzontali che in quelli verticali. Il Tar ha innanzitutto ritenuto che l'attività svolta dagli agenti marittimi in seno all'associazione di categoria non poteva essere qualificata come fase "orizzontale" di un'intesa tariffaria sui diritti fissi. Si trattava infatti di una normale attività preparatoria dell'accordo interassociativo che Assagenti intendeva raggiungere con Spediporto. Attività preparatoria, dunque, di per sé lecita. E' infatti perfettamente normale, chiarisce il Collegio, che ciascuna associazione di categoria, in vista di un accordo interassociativo, riceva precise indicazioni dai propri iscritti e che tali risultati vengano poi esposti attraverso incontri e riunioni in seno alle medesime associazioni. Si legge nella sentenza del TAR che «è evidente che non si può parlare qui d'intesa, o di pratica concordata, perché non si realizza così alcuna alterazione

concorrenziale, per l'evidente ragione che l'esito dell'attività di concerto, sin qui considerata, non s'impone per tale all'utenza, ma definisce soltanto una proposta che l'associazione di categoria presenterà in contraddittorio all'altra associazione, che, reciprocamente avrà ricevuto dai propri iscritti un mandato, più o meno dettagliato, di richieste e concessioni: senza che sia possibile affermare a priori, in quale misura l'una o l'altra posizione finirà per prevalere». Tale pratica interassociativa non comporta, pertanto, alcuna alterazione del processo concorrenziale dal momento che non si risolve nella concertazione di tariffe imposte all'utenza ma di proposte negoziali che un'associazione di categoria formula ad altra associazione di categoria e che, all'esito delle trattative, sfocia in un accordo interassociativo. In conclusione, secondo il Giudice amministrativo nessuna intesa restrittiva della concorrenza si è realizzata, almeno nei termini prospettati nel provvedimento impugnato. Il Tar ha infine censurato il provvedimento sanzionatorio dell'Antitrust anche con riguardo alla nozione di mercato rilevante. In generale, un mercato rilevante contiene tutti quei prodotti e/o servizi che sono considerati intercambiabili o sostituibili in base alle caratteristiche del prodotto, dei prezzi e dell'uso progettato. Il mercato geografico rilevante identifica l'ambito territoriale in cui le imprese interessate sono attive nella domanda e nell'offerta dei prodotti o dei servizi, ed in cui le condizioni della concorrenza sono sufficientemente omogenee e che possono essere distinti da zone limitrofe, perché le condizioni concorrenziali sono sensibilmente differenti in quelle zone. Pertanto, se per mercato rilevante deve intendersi quella zona circoscritta da un punto di vista geografico dove, dato un prodotto o una gamma di prodotti considerati tra loro sostituibili, le imprese che forniscono quel prodotto si pongono tra loro in rapporto di concorrenza, non pare dubbio, secondo i giudici del TAR che, anche a voler riconoscere che un'illecita intesa restrittiva sia stata raggiunta, questa non si riferisce ad un "mercato rilevante". E, infatti, un'ipotetica intesa per la piazza di Genova sulle sole commissioni di agenzia per il rilascio dei documenti del trasporto concerne, a ben vedere, un profilo "circoscritto" ed "economicamente marginale" che trova i suoi aspetti concorrenziali - cioè quelli che realmente influenzano il mercato ed il regime di concorrenza - in elementi diversi dalla concertazione dei diritti fissi di polizza, quali la pattuizione dei noli, la destinazione delle linee di navigazione la qualità delle operazioni di carico e scarico, il rispetto dei tempi di consegna e così via. Gli agenti agiscono in sostanza sul mercato come mono-mandatari di una compagnia di navigazione con la quale sono spesso verticalmente integrati ed anche gli agenti indipendenti di regola non hanno rapporti con linee tra loro concorrenti. Ciò comporta che gli agenti si identificano con la linea e che alla concorrenza tra agenti corrisponde una concorrenza ma al livello dei mandanti ovvero degli armatori in relazione all'offerta complessiva del trasporto. Infine, secondo il TAR, l'Antitrust non ha spiegato né documentato nel corso del procedimento in quale modo le tariffe stabilite nel porto di Genova possano aver influenzato le transazioni in altri porti nazionali (come Trieste La Spezia, Livorno e Venezia). Di fatto, le tariffe stabilite nel porto di Genova non hanno trovato diretta applicazione in altri porti italiani e ciò non solo per volontà delle associazioni di categoria ma anche per ragioni oggettive legate all'ampiezza dei traffici e alle categorie merceologiche dei prodotti movimentati. Dopo un lungo e travagliato procedimento amministrativo durato quasi tre anni, il TAR ha dunque consacrato la legittimità della prassi dei diritti fissi e dei compensi applicata dagli agenti marittimi e dagli spedizionieri del porto di Genova con una decisione che, ribaltando le conclusioni dell'Antitrust ed annullando le sanzioni imposte per comportamenti supposti anticoncorrenziali, ha finito per smentire la stessa autorità garante della concorrenza. L'Antitrust ha comunque impugnato la decisione del TAR davanti al Consiglio di Stato cui spetterà, dunque, la decisione definitiva.



Avv. Giancarlo Soave  
Studio Legale Soave

## Lo spedizioniere e le controstallie del Container

Sebbene gli operatori coinvolti, a vario titolo, in una spedizione marittima siano molteplici ed eterogenei, la stipula del contratto di trasporto vede da anni la presenza costante ed indefettibile di due categorie professionali, portatrici di interessi contrapposti: da una parte lo spedizioniere (che agisce nell'interesse della merce) e dall'altra il vettore ovvero l'agente che agisce in nome e per conto di quest'ultimo (che, naturalmente, rappresentano *latu sensu* la categoria dei trasportatori). La figura dello spedizioniere delineata dall'articolo 1737 del codice civile (che, peraltro, è normativamente immutata da oltre 70 anni) è quella di un operatore professionale che si assume l'obbligo di stipulare, in nome proprio ma per conto del proprio mandante, "un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie". Dal fatto che la legge abbia imposto allo spedizioniere l'obbligo di stipulare il contratto di trasporto con il vettore in nome proprio, sebbene per conto e nell'interesse di un terzo soggetto, discendono due conseguenze di non secondaria importanza: (i) lo spedizioniere non potrà spendere il nome del proprio mandante né effettuare la così detta *contemplatio domini* (salvo che questo potere di rappresentanza non gli venga espressamente e specificamente conferito); (ii) le obbligazioni derivanti dal contratto di trasporto stipulato ricadranno *prima facie* sullo spedizioniere stesso il quale, poi, potrà rivalersi di qualunque pregiudizio nei confronti del proprio mandante. Questa scelta di politica legislativa di prevedere una figura professionale che si pone come diaframma tra l'interessato al carico ed il vettore, genera in capo allo spedizioniere un rischio dalle conseguenze potenzialmente devastanti (anche perché di difficile, se non impossibile, copertura assicurativa) nell'ipotesi in cui i container rimangano giacenti al porto di destino e non

vengano ritirati da parte del ricevitore. In genere le compagnie di navigazione che forniscono i container per il trasporto prevedono dei termini di franchigia per consentire le operazioni di scaricazione a destino e la riconsegna del container vuoto. Decorso il periodo di franchigia senza che il container vuoto rientri nella disponibilità della compagnia di navigazione (che quindi potrà riutilizzarlo), iniziano a maturare i costi di controstallia (*demurrage*) che costituiscono una voce aggiuntiva, rispetto al nolo del trasporto, che il vettore pretende per la ritardata messa a disposizione del container. Tale importo è determinato a scaglioni ed è direttamente proporzionale al ritardo: maggiore è il ritardo più alta è la tariffa richiesta dal vettore. Il principio consolidatosi nel tempo in giurisprudenza prevedeva che il caricatore, cioè colui a nome del quale viene concluso il contratto di trasporto, fosse il soggetto obbligato al pagamento delle controstallie (*demurrage*) per la ritardata o mancata restituzione del container al vettore marittimo. Il fatto quindi che lo spedizioniere debba *ex lege* stipulare il contratto di trasporto in nome proprio, con ciò assumendo la veste di caricatore, lo espone di fatto alle richieste di pagamento dei compensi di controstallia (*demurrage*) da parte del vettore. In questo contesto si inserisce la recente ed innovativa sentenza n. 4900/2011 della Suprema Corte di Cassazione che, in presenza di determinati elementi, potrebbe portare ad escludere la responsabilità personale e diretta dello spedizioniere verso la compagnia di navigazione per le controstallie (*demurrage*) maturate a seguito del mancato ritiro dei container. I giudici di legittimità, richiamando e facendo proprio il precedente della Cassazione n. 12888/09, hanno innanzitutto chiarito che il contratto con cui il vettore fornisce i container per trasportare la merce è una vera e propria locazione di bene mobile. Distinto il contratto di trasporto da quello di locazione dei container, la Corte si è posta il problema se tale locazione

andasse considerata come operazione accessoria al contratto di trasporto, che lo spedizioniere conclude in nome proprio e per conto del proprio mandante, oppure fosse un negozio autonomo. Nel primo caso lo spedizioniere sarebbe comunque rimasto obbligato in proprio nei confronti del vettore al pagamento del corrispettivo relativo all'utilizzo dei container, ivi inclusi i costi per la ritardata restituzione. La soluzione della Corte è stata nel senso che la conclusione da parte dello spedizioniere di un tale contratto di locazione non rientra nell'ambito delle operazioni accessorie alla stipula del contratto di trasporto (oggetto principale del contratto di spedizione) previste dall'art. 1737 c.c., in quanto "la nozione di accessorieta' nell'ambito del rapporto di spedizione non è quella di accessorieta' ad una operazione principale ravvisata nel contratto di trasporto" ed ancora "l'elemento giuridico accessorio (cosa o rapporto obbligatorio, come nella specie la locazione immobiliare) in riferimento al contratto di trasporto è per definizione eventuale". In altri termini secondo i giudici di legittimità il legislatore avrebbe lasciato alla autonomia delle parti la facoltà di determinare ciò che è giuridicamente accessorio da ciò che è praticamente accessorio ma non giuridicamente tale, facendo ricadere la locazione dei container in questa seconda categoria in quanto "operazione accessoria in senso lato e non già in senso stretto". La sostanziale autonomia del contratto di locazione dei container dal contratto di trasporto determina quindi la non operatività dell'articolo 420 del codice della navigazione, che prescrive la forma scritta *ad probationem*, con l'effetto che il mandato conferito dal mittente-venditore allo spedizioniere non sia vincolato ad una particolare forma e possa essere provato in qualunque modo, anche per presunzioni. Nel caso di specie i giudici avevano quindi ritenuto la sussistenza di un mandato con rappresentanza in capo allo spedizioniere, pur senza la presenza di alcuna procura scritta, sulla base dei seguenti

elementi fattuali: (i) la scelta sulle modalità ed i costi di containerizzazione della merce rientra nella discrezionalità del mittente; (ii) nella polizza di carico era stato indicato quale *shipper/caricatore* il mittente e non lo spedizioniere; (iii) lo spedizioniere si era spossessato degli originali delle polizze di carico, per cui non aveva più alcun titolo o potere sulle merci. Dunque la contemporanea presenza di questi elementi aveva convinto i giudici del fatto che lo spedizioniere avesse stipulato il contratto di locazione dei container con il vettore non in nome proprio bensì quale mandatario con rappresentanza del mittente. Peraltro, in



precedenza, gli stessi elementi erano stati valorizzati sia dalla giurisprudenza di merito nazionale (Corte d'Appello di Genova del 22.06.2006) che internazionale (Tribunal de Commerce de Marseille 29.08.1989). In conclusione, qualora lo spedizioniere riesca a provare, anche con presunzioni, di aver agito nella stipula del contratto di locazione dei container come mandatario con rappresentanza, il vettore dovrà rivolgere le proprie pretese, sia per il corrispettivo che per gli eventuali costi di ritardata restituzione, unicamente nei confronti del mandante.

## LA RECENSIONE

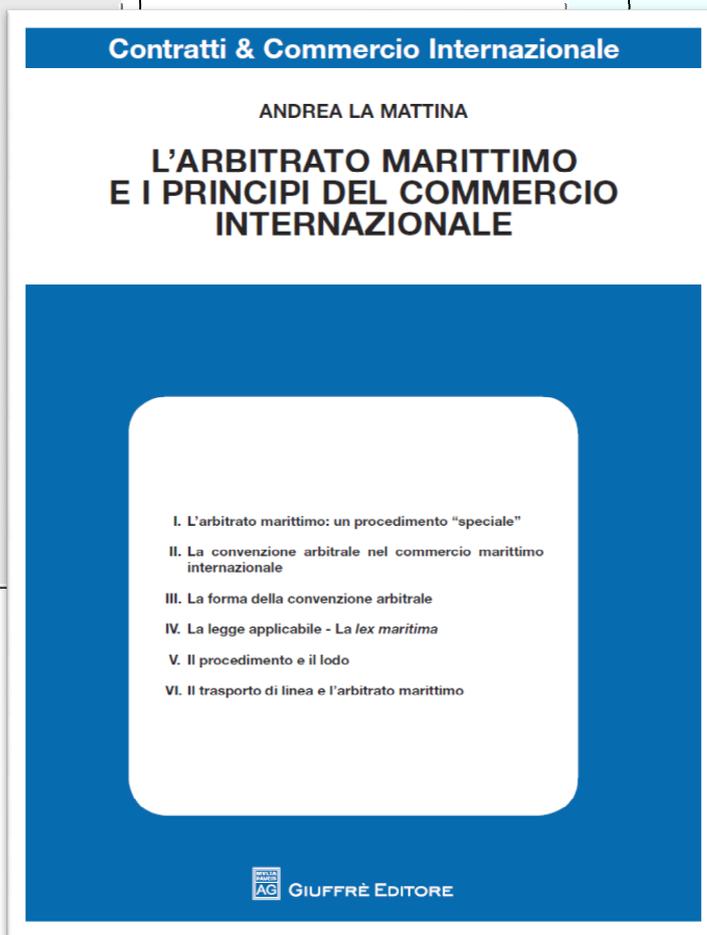
di Luca Florenzano

Andrea LA MATTINA,  
*L'arbitrato marittimo e i principi del  
commercio internazionale,*  
Giuffrè, Milano, 2012,  
pp. I-XVIII, 1-376,

Il libro di Andrea La Mattina intende colmare una lacuna presente all'interno della dottrina italiana, dedicando il primo lavoro monografico al tema dell'arbitrato marittimo, il quale – come noto – costituisce lo strumento privilegiato di soluzione delle controversie all'interno del mondo dello shipping. Il lavoro non soltanto intende analizzare le caratteristiche fondamentali dell'arbitrato marittimo, descrivendone nel dettaglio le principali fasi, ma si propone altresì di fornire un "inquadramento dogmatico" di questo istituto, sottolineandone le differenze rispetto al modello generale dell'arbitrato commerciale internazionale e tentando di trovare degli spunti interpretativi applicabili specificamente a questo particolare tipo di arbitrato. Il libro è articolato in sei capitoli. Il primo capitolo riguarda la definizione della materia oggetto della trattazione (della quale viene sottolineata la "specialità") e la illustrazione della diffusione dell'arbitrato quale strumento di soluzione delle controversie marittime nella disciplina uniforme e interna e nella prassi degli operatori

marittimi internazionali (a questo riguardo vengono considerati i principali formulari di time e voyage charter-parties, i contracts of affreightment, i contratti di compravendita e costruzione di navi, gli ship management agreements, le polizze di assicurazione, etc.). Vengono altresì passate in rassegna le principali istituzioni arbitrali marittime diffuse in tutto il mondo (tra cui: London Maritime Arbitrators Association, Society of Maritime Arbitrators di New York, Chambre Arbitrale Maritime de Paris, Tokyo Maritime Arbitration Commission; German Maritime Arbitration Association). Il secondo capitolo è dedicato a un inquadramento generale della convenzione arbitrale nell'ambito dei rapporti del commercio marittimo internazionale. Dopo avere sottolineato il rilievo determinante della volontà delle parti come criterio interpretativo fondamentale delle convenzioni arbitrali "marittime", l'Autore si sofferma sul tema dell'autonomia della clausola arbitrale rispetto al contratto cui essa accede, richiamando l'evoluzione della giurisprudenza e della dottrina italiana ed inglese sul tema ed evidenziando altresì la

rispetto all'operazione economica posta in essere dai paciscenti. Il terzo capitolo si focalizza sulla forma della convenzione arbitrale. Viene dedicata un'ampia analisi alla disciplina di cui alla Convenzione di New York del 1958, che viene "riletta" in un'ottica evolutiva volta a dare ampio rilievo alle esigenze di flessibilità degli operatori del commercio marittimo internazionale. Il quarto capitolo affronta la problematica della legge applicabile. Oltre ad un'analitica disamina dei problemi relativi ai conflitti di leggi riguardanti i singoli aspetti dell'arbitrato marittimo, l'Autore dedica particolare attenzione alla disciplina sostanziale applicabile al merito delle controversie marittime, con specifico riguardo alla c.d. "lexmaritima", da intendersi come un insieme di principi transnazionali utilizzati specialmente dagli arbitri marittimi, a prescindere dall'impiego dei tradizionali criteri di collegamento internazionale-privatistici. Inoltre, l'Autore evidenzia l'emergere di quello che viene definito "status mercatorio", da intendersi come "statuto di gruppo" particolare degli operatori del commercio marittimo internazionale, in larga parte sostitutivo della disciplina normativa di origine statale. Il quinto capitolo è dedicato all'analisi delle regole procedurali degli arbitrati marittimi, con specifico riferimento alla disciplina prevista dalle "rules" della London Maritime Arbitrators Association e della Society of Maritime Arbitrators di New York. Particolare attenzione viene altresì dedicata al tema delle multi-party disputes e del consolidamento tra procedimenti arbitrali che coinvolgono parti distinte, ma relativi a controversie connesse. Nell'ultimo capitolo l'Autore affronta il tema dell'arbitrato nel contesto del trasporto marittimo di linea, il quale – come noto – è caratterizzato dalla presenza di una disciplina uniforme di carattere inderogabile a tutela del caricatore. Anche in tale contesto, pur caratterizzato dalla presenza di una parte contrattuale debole, vengono peraltro confermati i principi interpretativi di flessibilità e il rilievo dell'autonomia privata quali caratteristiche fondamentali dell'arbitrato marittimo, che viene conclusivamente definito come un "sistema unitario e speciale". In conclusione, possiamo dire di trovarci di fronte ad un'opera di ampio respiro, completa di riferimenti alla dottrina e alla giurisprudenza italiana e straniera (specialmente inglese), che appare di indubbio interesse, sia per i teorici (che trovano diversi spunti di riflessione circa l'interpretazione del fenomeno arbitrale), sia per i pratici (che vedono descritto in modo sistematico un istituto ampiamente utilizzato nella prassi).



"strumentalità" delle stesse clausole arbitrali



avv. Andrea Tracci  
Studio Legale TDP

## I COSTI MINIMI VANNO ALLA CORTE DI GIUSTIZIA

Il TAR Lazio, con l'ordinanza n. 2721/2013 depositata il 15 marzo scorso, si è finalmente pronunciato sui c.d. "costi minimi" dell'autotrasporto sospendendo il giudizio di merito sull'annullamento degli atti contestati e disponendo il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea delle questioni sollevate, al fine di chiarire se le disposizioni sui predetti "costi minimi" siano, o meno, compatibili con la disciplina comunitaria in materia di concorrenza e di libera circolazione delle imprese, nonché di diritto di stabilimento e di libera prestazione di servizi. Ricordiamo i fatti di causa. Alcune società ricorrenti hanno impugnato davanti a detto Tribunale amministrativo alcuni provvedimenti adottati dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto e dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in attuazione della disposizione di cui all'art. 83 bis del d.l. n. 112 del 2008, convertito in legge n. 133 del 2008, e successive modifiche ed integrazioni, introducendo, in via preliminare, questioni di incompatibilità della norma citata con la normativa europea e di legittimità costituzionale. Le ricorrenti sostengono la asserita illegittimità dell'art. 83-bis per violazione dei principi comunitari in materia di concorrenza e di libera circolazione delle imprese; violazione degli articoli 49 e 56 TFUE in materia di libertà di stabilimento e di libera prestazione dei servizi, nonché dell'art. 96 TFUE; violazione dell'art. 4(3) TUE e dell'art. 101 TFUE, evidenziando alcuni presunti profili di contrasto con le norme europee sopra richiamate. In particolare, le ricorrenti vorrebbero ravvisare, nella scelta del legislatore di equiparare tutti i contratti di trasporto, siano essi scritti o verbali, un presunto contrasto con il disposto degli artt. 4 e 101 del TFEU. Ciò sulla base della seguente considerazione: "... la fissazione di prezzi minimi per determinati beni, infatti, è una misura senz'altro idonea ad arrecare pregiudizio alle relazioni concorrenziali" (v. n. 401 del 2010, sentenza Commissione europea e. Italia in C-571/08, nonché Commissione c. Francia in C-197/08), impedendo agli operatori di trarre vantaggio da prezzi di costo inferiori per proporre prezzi più allettanti e, dunque, ostacolando l'ingresso sul mercato di nuovi operatori, analogamente, anche la fissazione di tariffe minime per i servizi costituisce una restrizione della concorrenza che lede il diritto alla libera prestazione dei servizi stessi ed il diritto di stabilimento riconosciuto a tutti i cittadini europei, in quanto, pur applicandosi indistintamente, di fatto impedisce o rende più difficile le attività di prestazione di servizi o l'esercizio del diritto di stabilimento del prestatore che sia cittadino di un altro Stato membro...". Inoltre, sempre secondo le ricorrenti: "...La fissazione di minimi tariffari, ..., non garantirebbe un effettivo miglioramento degli standards di sicurezza; obiettivo invece utilmente perseguibile soltanto mediante il ricorso a diverse misure vincolanti sulle modalità di espletamento del servizio, che incidano sulle voci da cui dipende la sicurezza e ne verifichino il rispetto. In particolare, la prevista possibilità, al comma 4, di derogare ai costi minimi di sicurezza previsti, nel caso di contratti conformi ad accordi volontari conclusi tra le organizzazioni associative dei vettori e degli utenti, contrasterebbe con la logica della inderogabilità dei costi minimi per ragioni di garanzia della sicurezza ... (... omissis ...). [Inoltre] la composizione dello stesso Osservatorio non garantirebbe l'imparzialità e l'autonomia dell'organismo rispetto alle associazioni sindacali delle categorie interessate...". Il TAR, pur rigettando la richiesta "sospensiva", che avrebbe di fatto bloccato ogni azione giudiziaria, nelle camere di consiglio dei giorni 25 ottobre 2012 e 13 febbraio 2013, ha aderito alla domanda proposta in tal senso dalle stessi ricorrenti, disponendo ai sensi dell'art. 267 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea rinvio pregiudiziale innanzi alla Corte di giustizia, avente ad oggetto l'interpretazione delle norme del Trattato in materia di

libertà di concorrenza e di libera circolazione delle imprese. Ciò sulla scorta delle seguenti motivazioni: "... Il legislatore del 2005, (... omissis...), ha liberalizzato il sistema tariffario inerente i contratti di autotrasporto in forma scritta, mantenendo invece ferme alcune restrizioni con riferimento ai contratti verbali che soggiacciono agli usi e consuetudini di settore individuati dall'Osservatorio. Successivamente, l'art. 83 bis introdotto in sede di conversione del D.L. n. 112 del 25 giugno 2008, in L. 133 del 2008, ha, in linea di discontinuità con le disposizioni sopra richiamate, reintrodotto significativi vincoli alla nuova disciplina dell'autotrasporto, in particolare attribuendo all'Osservatorio il potere di stabilire i costi minimi di esercizio, sia pure con esclusivo riferimento ai contratti meramente verbali, nell'ottica di incentivare la stipulazione di accordi scritti le cui modalità di contrattazione restavano libere, anche con riferimento alla determinazione delle tariffe. Tuttavia, l'art. 83 bis è stato da ultimo modificato con il D.L. 103 del 2010, convertito con modificazioni in L. n. 127 del 2010, e, successivamente, con D.L. n. 138 del 2011, convertito con L. n. 148 del 2011. Tali modifiche hanno eliminato la distinzione tra contratti in forma scritta e contratti meramente verbali, consentendo all'Osservatorio di incidere sulla determinazione delle tariffe di autotrasporto anche dei primi in ragione della pretesa necessità di garantire il rispetto degli standard di sicurezza .... [sicché] L'attuale formulazione dell'art. 83 prevede che "l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'art. 9 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, sulla base di un'adeguata indagine a campione e tenuto conto delle rilevazioni effettuate mensilmente dal Ministero dello sviluppo economico sul prezzo medio del gasolio per l'autotrazione determina mensilmente il costo medio del carburante per chilometro di percorrenza, con riferimento alle diverse tipologie di veicoli, e la relativa incidenza. 2. Lo stesso osservatorio, con riferimento alle tipologie di veicoli determina (... ) la quota espressa in percentuale, dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi rappresentata dai costi del carburante". I commi 4 e 4bis del medesimo art. 83 bis hanno poi previsto che "al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale e la regolarità del mercato dell'autotrasporto di merci per conto di terzi, nel contratto di trasporto, stipulato in forma scritta, ai sensi dell'art. 6 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, l'importo a favore del vettore deve essere tale da consentire almeno la copertura dei costi minimi di esercizio, che garantiscono, comunque, il rispetto dei parametri di sicurezza di sicurezza normativamente previsti. Tali costi minimi sono individuati nell'ambito degli accordi volontari di settore conclusi tra organizzazioni associative di vettori rappresentanti nella Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, di cui al comma 16, e organizzazioni associative dei committenti, e sono sottoposti al parere preventivo della predetta Consulta generale e pubblicati con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, ai fini della loro entrata in vigore. (...) Qualora gli accordi volontari previsti al comma 4 non siano stipulati entro il termine di nove mesi, decorrenti dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'art. 6, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, determina i costi minimi, secondo quanto previsto al comma 4. Decoro il termine di cui al primo periodo, qualora entro ulteriori trenta giorni l'Osservatorio non abbia provveduto ad adottare la determinazione dei costi minimi si applicano ai contratti di trasporto stipulati in forma scritta le disposizioni di cui ai commi 6 e 7, ai soli fini della determinazione del corrispettivo e ferma restando la possibilità di deroga con gli accordi di cui al comma 4". In attuazione del citato art. 83 bis della L. 133 del 2008 e s.m., in data 2 novembre 2011, l'Osservatorio ha adottato una serie di tabelle che stabiliscono voci di costo chilometrico ripartite per cinque classi di veicoli individuati a seconda della massa massima complessiva a pieno carico (anche detta "Prima determinazione"). Tali tabelle recano l'approvazione dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi ex commi 1 e 2 dell'art. 83 bis e dei costi minimi di esercizio dell'impresa di autotrasporto per conto di terzi ex commi 4 e 4 bis dell'art. 83 bis. L'Osservatorio ha, altresì, fissato la formula mediante la quale i costi di esercizio e, dunque, le tariffe di autotrasporto, devono essere periodicamente adeguate. La richiamata determina, e le successive periodicamente adottate dall'Osservatorio con le correlate tabelle, per l'individuazione dei costi minimi di esercizio sono oggetto di impugnazione con il presente gravame". E conclude pertanto il TAR "La norma è assolutamente chiara nell'introduzione di un

sistema regolato di determinazione dei costi minimi di esercizio, che vincola la libera contrattazione e la libertà di enucleazione di uno degli elementi essenziali del contratto, sia pure nella logica funzionale della salvaguardia degli standard di sicurezza. La fissazione autoritativa di costi minimi di esercizio, in maniera vincolante per la libertà negoziale delle parti, sottrae infatti alla libera dinamica del mercato la determinazione di un elemento fondamentale costitutivo del prezzo contrattuale (... omissis...) I principi di proporzionalità, (art. 101 TFUE) e leale collaborazione fra Stati membri e Unione Europea (art. 4, comma 3, TUE) impongono poi che ogni misura adottata dai pubblici poteri, e idonea ad incidere sul libero gioco concorrenziale, sia ipotizzabile solo ove si dimostri che la stessa è necessaria ed adeguata rispetto alla finalità di interesse pubblico perseguita, ove cioè tale finalità non possa trovare realizzazione attraverso misure alternative meno invasive. (... omissis...) Anche in seno al diritto dell'Unione, tuttavia, si pone in maniera complessa il tema del rapporto tra la concorrenza ed altri valori primari, parimenti meritevoli di tutela, alla stregua del diritto alla salute, del lavoro e della coesione sociale. E, fra questi, può sicuramente annoverarsi il bene giuridico della sicurezza pubblica e, in particolare, della sicurezza nel trasporto stradale. L'esigenza di salvaguardia della sicurezza stradale è ben presente nel diritto dell'Unione. [tuttavia] .... il Tribunale dubita che il punto di bilanciamento tra interessi confliggenti raggiunto dall'art. 83 bis del decreto legge n. 112 del 2008 sia rispettoso del diritto dell'Unione. La risoluzione di questo dubbio interpretativo, .... è necessaria per poter definire il merito della controversia a ...". Con queste motivazioni, pertanto, il Tribunale amministrativo rimanda alla giustizia comunitaria la risoluzione della controversia. Sul punto, però, due considerazioni si impongono. La prima è che il TAR sembra aver voluto (intenzionalmente) contraddire l'ordinanza del Tribunale di Lucca che, come si ricorderà, in data 11 febbraio aveva rimesso gli atti alla Corte Costituzionale per la valutazione della possibile violazione degli articoli 3 e 41 della Costituzione, ma espressamente escludendo ogni contrasto tra l'art. 83-bis e la legislazione comunitaria, aderendo all'orientamento della Corte di Giustizia dell'Unione Europea, secondo il quale, come noto: "... sono compatibili con le norme comunitarie in materia di libertà di stabilimento e libertà di prestazione dei servizi, di libertà di concorrenza e di trasporti, provvedimenti legislativi e/o amministrativi, direttamente riferibili allo Stato membro, che, per ragioni di interesse generale, introducono tariffe minime (e/o anche massime)". Orientamento espresso con le decisioni riguardanti le tariffe minime degli avvocati italiani (cause C-94/04 e C-202/04) e, quanto all'autotrasporto per conto terzi, con riferimento al precedente sistema delle c.d. "tariffe a forcilla" di cui alla legge 298/1974 (cause C-96/94 e 38/97 – sentenze Centro Servizi Spediporto c. Alibrandi, citata anche dallo stesso TAR). La seconda considerazione è relativa all'obbligo che l'art. 4, 2° comma, del Decreto Legislativo n. 286/2005, imponeva, anche in relazione ai contratti scritti, quale "garanzia di rispetto degli standard di sicurezza affidata alla previsione di nullità delle clausole implicanti modalità e condizioni di esecuzione delle prestazioni contrarie alle norme sulla sicurezza della circolazione stradale" (per usare le stesse parole del TAR). Risulta, pertanto, evidente che lo stesso legislatore del 2005, nel riformare l'autotrasporto, liberalizzandone i corrispettivi, aveva imposto un limite al ribasso, al di sotto del quale non era (e non è) legittimo scendere, pena la creazione di condizioni di illegalità ed insicurezza sulle strade. Si è del resto già detto come occorra sgomberare, una volta per tutte, il campo da una ipocrisia di fondo relativa al tema della sicurezza: il motivo reale che giustifica (in diritto) l'introduzione (ed il mantenimento) dei costi minimi è di natura prettamente economica: ovvero di tutela di un interesse di ordine pubblico. Un'ultima annotazione. Che il TAR abbia avuto, nella fattispecie, una visione di campo abbastanza limitata, si desume, peraltro, anche dal fatto che l'ordinanza in questione non tiene conto di un dato fondamentale, e cioè che già il Governo italiano, per mezzo del suo Ministero dei Trasporti, ha precisato (con la Circolare n. 28603 del 19.12.2012), che la normativa sui "costi minimi" deve ritenersi applicabile solo alle imprese di trasporto attive sul territorio italiano ed iscritte nell'apposito Albo nazionale degli autotrasportatori, con esclusione, pertanto dei trasportatori internazionali, o che operino in regime di cabotaggio. Sicché di presunta violazione comunitaria del diritto di concorrenza ed libera circolazione delle imprese, od in materia di libertà di stabilimento e di libera prestazione dei servizi, non avrebbe neppure senso parlare.





avv. Daniela D'Alauro  
Studio Legale Turci

## La nuova disciplina dell'Informazione Vincolante in materia di Origine (IVO)

Con una circolare di pochi giorni fa, e precisamente con la circolare n. 8/D dell'8 maggio 2013, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli è intervenuta in materia di IVO, ossia Informazione Vincolante in materia di Origine, disciplinando in modo uniforme il relativo procedimento di richiesta e di rilascio. Il suddetto intervento risponde all'esigenza di colmare il vuoto normativo laddove le Istituzioni dell'Unione Europea non hanno apportato in materia di IVO misure di armonizzazione comunitaria a differenza di quanto accaduto per altri simili istituti, come le informazioni tariffarie vincolanti (ITV), per le quali è stato introdotto un modello unico di domanda oltre che una banca dati uniforme. L'opportunità di una disciplina omogenea è conseguenza del crescente numero delle richieste di IVO presentate dagli operatori dell'UE, redatte inevitabilmente secondo differenti modelli e talora prive dei necessari elementi di informazione. In tali casi spesso si è reso necessario un supplemento di indagine da parte dell'Amministrazione presso gli operatori interessati con conseguente allungamento dei tempi di trattazione delle richieste di IVO. Con la recente circolare l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli è dunque intervenuta in materia nel perseguimento degli obiettivi di miglioramento del servizio e di semplificazione delle procedure amministrative e in applicazione del principio di sussidiarietà verso il basso. L'importanza del suddetto intervento si rinvia anche alla luce della disposizione dettata dall'art. 20 del codice doganale comunitario (Reg. CE n. 450/2008), secondo cui la richiesta di IVO "è respinta (...): a) qualora sia fatta o sia già stata fatta, presso lo stesso o un altro ufficio doganale, dal o per conto

del destinatario di una decisione relativa alle stesse merci e, con riferimento alle decisioni IVO, alle stesse condizioni che determinano l'acquisizione dell'origine; b) qualora la richiesta non si riferisca a un qualsiasi uso previsto della decisione ITV o IVO o a un qualsiasi uso previsto di una procedura doganale". L'IVO è disciplinata dall'art. 12 del Codice Doganale Comunitario (Reg. CE n. 2913/1992) e dagli artt. 6 e 7 delle relative Disposizioni di Applicazione (Reg. CE n. 2454/1993). Il suddetto istituto costituisce una facilitazione per gli operatori economici in quanto vincola tutte le autorità doganali dell'Unione Europea in relazione alla determinazione dell'origine di una merce per un periodo di tre anni dalla data del suo rilascio a condizione che le merci importate o esportate e le circostanze che disciplinano l'acquisizione dell'origine corrispondano sotto tutti gli aspetti a quanto descritto nell'IVO. Con la circolare n. 8/D dell'8 maggio 2013 l'Amministrazione ha previsto che le richieste di IVO siano redatte secondo un determinato modello allegato alla stessa e contengano obbligatoriamente determinati elementi informativi. Tra i requisiti che costituiscono il contenuto minimo essenziale dell'IVO si segnala innanzitutto, in aggiunta ai dati identificativi del richiedente e del titolare dell'IVO, la necessità di indicare il tipo di origine, ovvero non preferenziale o preferenziale, per la

entrambe le tipologie di origine (non preferenziale e preferenziale) per lo stesso tipo di merce dovrà presentare due distinte richieste di IVO. Degno di nota è altresì il requisito obbligatoriamente previsto nella richiesta dell'IVO afferente alla descrizione della merce e del procedimento che ha conferito il carattere originario, laddove per ciascuna fase di lavorazione della merce devono essere indicate le materie prime e/o i semilavorati impiegati, il Paese di origine dei singoli componenti impiegati, la posizione tariffaria uscente dalla specifica lavorazione e il valore aggiunto (anche non comportante il cambiamento di posizione tariffaria). L'informazione vincolante in materia di origine deve essere notificata al richiedente entro 150 giorni dalla data di accettazione della domanda; tuttavia, il suddetto termine decorre dal momento in cui le autorità doganali hanno a disposizione tutti gli elementi necessari per potersi pronunciare. Le richieste di IVO devono essere presentate obbligatoriamente in via esclusiva all'Ufficio delle Dogane territorialmente competente in relazione al luogo in cui il richiedente tiene la contabilità principale. L'Amministrazione non accetta la richiesta di IVO se la stessa non è conforme al modello di richiesta allegato alla circolare n. 8/D dell'8 maggio 2013; se il richiedente è stato condannato per un reato grave connesso alla sua attività economica; se il richiedente, nel momento in cui presenta la richiesta, è oggetto di una procedura fallimentare ovvero se le merci dichiarate nella richiesta siano quelle escluse ai sensi dell'art. 3, comma 2 della Determinazione Direttoriale del 14 dicembre 2010 (armi, stupefacenti, oggetti di antiquariato, esemplari di fauna e flora protetta, materiale radioattivo, ecc.). Dal momento in cui l'Ufficio territorialmente competente dell'Agenzia dispone di tutti gli elementi necessari per il rilascio dell'informazione, trasmette all'Amministrazione centrale il fascicolo di istruttoria formato, la quale rilascerà o rifiuterà l'IVO. Nel caso di rilascio dell'informazione vincolante in materia di origine, la Dogana trasmette l'originale e 2 copie conformi all'originale dell'IVO all'Ufficio territorialmente competente, il quale dovrà consegnare al richiedente l'originale dell'IVO, restituire all'Amministrazione centrale una copia conforme dell'IVO, sulla quale devono essere riportate le attestazioni di avvenuta consegna, e trattenere agli atti l'altra copia conforme dell'IVO. È prevista espressamente la possibilità di proporre ricorso avverso l'IVO nati la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ai sensi dell'art. 20 D. Lgs. n. 546/92, entro il termine perentorio di 60 gg. dall'avvenuta notifica.



quale l'IVO è richiesta. Mentre l'origine non preferenziale rileva in materia di applicazione della politica commerciale comune dell'Unione europea (dazi antidumping, contingenti e sospensioni tariffarie) e di etichettatura dell'origine (c.d. "made in"), quella non preferenziale è necessaria per beneficiare di dazi ridotti o nulli all'entrata nell'UE o all'entrata nel Paese sottoscrittore con l'UE di un accordo di libero scambio. Qualora il titolare intenda avvalersi di informazioni vincolanti relative ad



avv. Margherita Pace  
Studio Legale TDP

## Ripartizioni delle Linee Ferroviarie

La sentenza della Corte Europea del 18 aprile u.s. nella causa 625/10, nella quale la Francia non rispetta il criterio di indipendenza della funzione di ripartizione delle linee ferroviaria, continua la scia delle sentenze della Corte di Giustizia in ordine alla necessità di garantire, all'interno dei singoli Stati, la separazione tra il gestore della linea ferroviaria e i vettori della stessa. Dopo le ultime sentenze del 28 febbraio 2013e del 26 novembre 2012 interviene, in data 18 aprile 2013, una nuova pronuncia che richiama la Francia in ordine alla necessità di garantire la libera gestione dell'infrastruttura ferroviaria, sì come previsto dalle Direttive 91/440 e 2001/14. Il procedimento in esame prese avvio in data 29 dicembre 2010 quando la Commissione depositò presso la Corte di giustizia un ricorso per inadempimento con il quale la Francia veniva richiamata per essere venuta meno a taluni obblighi derivanti dal diritto dell'Unione in materia di trasporto ferroviario. Tale ricorso rientra in una serie di cause analoghe proposte dalla Commissione nei confronti di diversi Stati membri (Grecia, Portogallo, Ungheria, Spagna, Austria, Germania) già definite e delle cause attualmente ancora pendenti: Polonia, Repubblica Ceca, Slovenia, Italia e Lussemburgo. Nel caso francese la Commissione ha contestato alla Francia, in *primis*, di non aver provveduto, per quanto riguarda l'esercizio delle funzioni considerate essenziali, a garantire la separazione degli enti che assicurano la gestione dei servizi ferroviari (nella fattispecie, la Société nationale des chemins de fer français, «SNCF») da quelli incaricati della gestione dell'infrastruttura (Réseau ferré de France, «RFF») e, secondariamente, di non aver adeguatamente rivisto e modificato la normativa già esistente in tema. Nel corso del 2001, infatti, il Parlamento europeo e il Consiglio dell'Unione europea hanno adottato tre direttive per dare nuovo impulso al trasporto ferroviario, aprendolo progressivamente alla concorrenza a livello europeo, vale a dire la direttiva 2001/12, la direttiva 2001/13/CE del Parlamento

europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie (GU L 75, pag. 26), e la direttiva 2001/14 (c.d. primo pacchetto ferroviario). L'art. 6, paragrafo 3, primo comma della direttiva 91/440 prevede che *'Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le funzioni essenziali che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura, elencate all'allegato II, siano attribuite a enti o società che non prestano a loro volta servizi di trasporto ferroviario. Indipendentemente dalle strutture organizzative è necessario provare che il presente obiettivo è stato realizzato'*. Le funzioni essenziali richiamate da questa norma sono poi specificate nell'allegato II della direttiva che richiama, tra le altre, la preparazione e adozione di decisioni relative alle licenze delle imprese, la decisione relativa all'assegnazione delle linee ferroviarie, la decisione sui diritti sulla infrastrutture e il controllo del rispetto degli obblighi di servizio pubblico. La direttiva 2001/14 stabilisce, inoltre, che i sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo e di assegnazione della capacità dovrebbero consentire un accesso equo e non discriminatorio a tutte le imprese e cercare, per quanto possibile, di soddisfare le esigenze di tutti i tipi di utenti e di traffico in maniera equa e non discriminatoria. L'articolo 14, paragrafi 1 e 2, della medesima direttiva prevede *'Gli Stati membri possono istituire un quadro per l'assegnazione della capacità di infrastruttura rispettando tuttavia l'indipendenza di gestione di cui all'articolo 4 della direttiva [91/440]. Devono essere stabilite regole specifiche per l'assegnazione della capacità. Il gestore dell'infrastruttura svolge le procedure di assegnazione della capacità. In particolare, egli assicura che la capacità di infrastruttura sia assegnata equamente, in modo non discriminatorio e nel rispetto del diritto comunitario. Se il gestore dell'infrastruttura non è indipendente dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo o decisionale, le funzioni di cui al paragrafo 1 e descritte nel presente capo sono svolte da un organismo preposto all'assegnazione della capacità indipendente dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo e decisionale'*. Per garantire un siffatto accesso l'Unione Europea ha richiesto, e richiede, agli Stati membri di adottare le misure necessarie al fine di assicurare che le "funzioni essenziali" siano attribuite a enti o società che non prestino a loro volta servizi di trasporto ferroviario nonché di adeguare la normativa in modo conforme all'indirizzo europeo. Lo Stato francese, di fronte alla

contestazione di non aver ottemperato alle predette direttive, si è costituito in giudizio sollevando eccezione in merito e dichiarando sia di aver adeguatamente adempiuto alle stesse mediante l'adozione, nel 2011, di una nuova normativa completamente aderente ai predetti principi che andava, di fatto, a togliere alla RFF il monopolio di gestione della linea ferroviaria francese sia di aver garantito, comunque, la separazione funzionale degli enti. La Corte, tuttavia, con la sentenza oggi in esame ha deciso di condannare la Francia, affermando, sulla prima censura, che l'esistenza dell'inadempimento dell'adeguamento normativo deve essere valutata in relazione alla situazione della normativa francese quale si presentava alla scadenza del termine stabilito nel parere motivato inviato dalla Commissione alla Francia durante il procedimento precontenzioso, vale a dire alla data del 9 dicembre 2009. Di conseguenza, le modifiche apportate alla normativa francese successive a detta data non possono essere prese in considerazione nell'ambito dell'esame della fondatezza del ricorso. Sul secondo motivo di censura, ovvero, sulla necessità ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 91/440, di non conferire a un ente prestatore di servizi di trasporto ferroviario (o a una direzione istituita all'interno di tale ente) funzioni essenziali in materia di assegnazione di linee ferroviarie la Corte osserva che *'ad un'impresa ferroviaria non può essere affidata la realizzazione di studi tecnici di esecuzione, necessari all'istruzione delle domande di assegnazione di linee ferroviarie (effettuata a monte della decisione) e all'assegnazione delle linee ferroviarie dell'ultimo minuto, dato che tali studi contribuiscono alla definizione e alla valutazione della disponibilità delle linee ferroviarie e che la loro assegnazione dell'ultimo minuto costituisce un'assegnazione di singole linee ferroviarie ai sensi della direttiva 91/440'* (Corte di Giustizia Europea – Comunicato stampa 49/13 del 18 aprile 2013). Aggiunge, inoltre, la Corte che in base al principio di indipendenza giuridica e funzionale richiesta *'la DCF, benché sia soggetta alla supervisione della RFF, non è dotata di una personalità giuridica distinta da quella della SNCF nella quale è integrata, (circostanza, questa, non contestata dalla Francia). Di conseguenza, poiché il criterio di indipendenza giuridica non è soddisfatto, non occorre esaminare i criteri di indipendenza organizzativa e decisionale, trattandosi di tre criteri cumulativi'* (Corte di Giustizia Europea – Comunicato stampa 49/13 del 18 aprile 2013). Ancora una sentenza, dunque, che richiede agli Stati membri di includere nei sistemi di imposizione dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura un sistema di prestazioni diretto a incentivare sia le imprese ferroviarie sia il gestore dell'infrastruttura a migliorare le prestazioni della rete. Agli Stati membri viene comunque assegnata e riconosciuta la libertà di scelta delle misure concrete facenti parte di detto sistema purché queste costituiscano un insieme coerente e trasparente che possa essere qualificato come «sistema di prestazioni» (così come in sentenza del 28 febbraio 2013, Commissione/Spagna).

# 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 aggiornandola 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.

Facebook Like button showing 3 likes.

Newsletter

---REGISTRATI---

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

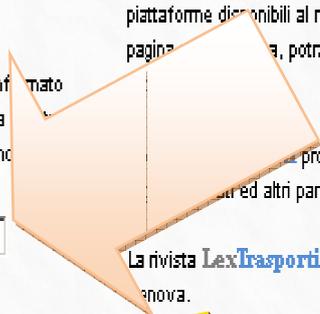
Indirizzo email

iscriviti

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 mobile, potrà essere letto da tutti i moderni smartphone / tablet e potrà essere ricevuto

La rivista **LexTrasporti** promuoverà alcuni "conversazioni" in collaborazione con il Consiglio dell'Ordine dei Trasporti e altri partners nazionali ed internazionali.

La rivista **LexTrasporti** è totalmente gratuita per i suoi lettori, in formato elettronico e può essere consultata online o scaricata in formato pdf.



**www.lextrasporti.com**



avv. Fabio Pieroni  
Studio Legale Siccardi  
Bregante & C.



Joanna Waterfall

## Il caso Rena. I costi ambientali: guardare indietro per andare avanti

Nel mese di ottobre 2011, la RENA, impiegata da MSC, si incagliava a 17 nodi sull'Astrolabe Reef – per ironia della sorte l'astrolabio è un antico strumento

per la navigazione – al largo di Tauranga, nell'estremo nord della Nuova Zelanda. E' diventato uno degli incidenti LOF più controversi riguardanti la SCOPIIC. Questo perché le Autorità hanno rifiutato il permesso di terminare il LOF ed i salvatori, nonostante il fatto che non vi fossero più realistiche

prospettive di salvare alcunché di valore, sono stati obbligati a restare sul posto a tariffa SCOPIIC fino a quando le Autorità hanno dato il permesso di terminare il LOF. I servizi resi su base SCOPIIC, infatti, non possono terminare se le Autorità locali rifiutano il permesso. Ciò ha posto il P & I Club di fronte ad importanti spese SCOPIIC che non si è riusciti a convertire in ciò che si sperava sarebbe stata una più economica operazione di rimozione relitto. La rimozione dei relitti, infatti, tendenzialmente prevede un costo predeterminato con bonus per incoraggiarne una rapida esecuzione. La RENA era una nave di 47.230 tonnellate di portata lorda con capacità di 3.351 teu. Stava trasportando oltre 1.900 m/t di bunker e 1.368 contenitori. Benché 350 m/t di olio combustibile si fossero disperse in mare nel corso dei primi giorni dall'incidente, oltre 1.300 m/t di olio combustibile pesante sono state rimosse con successo durante le fasi iniziali dell'operazione resa su base LOF. I contenitori persi in mare sono stati individuati e, dove possibile, recuperati. Altri contenitori a rischio di cadere in mare sono stati marchiati elettronicamente e, insieme con il carico disperso e spiaggiato sulle coste locali, sono stati recuperati nella successiva operazione di pulizia svolta separatamente dal salvataggio. Problemi



simili si sono presentati con l'acqua contaminata delle stive. Nel corso degli ultimi anni si è verificato un numero di incidenti molto importanti che ha richiamato l'attenzione, ancora una volta, sull'impatto che tutte le navi possono avere sul nostro ambiente nel caso in cui restino coinvolte in un sinistro. Con la sempre crescente dimensione e capacità di carico della flotta mondiale contenitori, continua a crescere anche la preoccupazione per la possibilità di un incidente grave che coinvolga uno di questi mammut. L'argomento che queste navi presentino un notevole vantaggio rispetto alle loro equivalenti più piccole perché il rapporto tra carico e combustibile per viaggio è più alto ed il conseguente impatto ambientale più basso, presuppone naturalmente che queste navi siano sempre a pieno carico, il che non è sempre così. Tuttavia, a prescindere da questo problema ed assumendo che tali navi possano presentare reali benefici ambientali, se impiegate in modo efficiente e sulle corrette rotte commerciali, le domande su ciò che potrebbe succedere, nel caso

in cui una di queste navi fosse coinvolta in un grave incidente, ancora abbondano. Le società di salvataggio hanno la capacità, in termini di mezzi ed attrezzature, per assistere adeguatamente navi di tali dimensioni? e con molte di tali navi che trasportano notevoli quantità di merci pericolose e significative quantità di bunker come possiamo proteggere i nostri mari e le coste da questo potenziale pericolo in caso di incidenti? Il recente guasto meccanico che ha colpito una delle più

grandi navi portacontainer del mondo, la EMMA MAERSK, e che ha suscitato la grave preoccupazione che questa stesse affondando nel canale di Suez, dimostra la necessità di garantire che vi sia una sufficiente considerazione per l'ambiente prima che per il profitto e che l'industria del salvataggio sia adeguatamente finanziata, incoraggiata ed attrezzata

per far fronte a tali incidenti perché non è una questione di se, ma di quando. Per considerare la minaccia è forse utile guardare a ciò che è avvenuto in passato e le iniziative che il mercato ha dovuto assumere per affrontare problemi simili nei primi anni ottanta e le preoccupazioni per l'aumento di dimensioni delle navi cisterna. Prima della Convenzione Salvagedel 1989, ora ratificata/adottata da 63 Paesi (tra cui l'Italia), la questione ambientale non era stata affrontata a livello internazionale, in un contesto di salvataggio, e non vi era alcun obbligo particolare o, forse ancora più importante, non era previsto alcun compenso al soccorritore per

le eventuali misure adottate al fine di prevenire inquinamento durante le operazioni di salvataggio. Naturalmente se il soccorritore fosse riuscito a salvare un inquinante, come il bunker della nave, il relativo valore avrebbe concorso a formare il valore delle proprietà salvate e di conseguenza la ricompensa sarebbe stata più elevata avendo generato un maggior beneficio per aver salvato più proprietà. Misure antinquinamento specifiche non erano richieste; semplicemente non era un problema dei soccorritori. Il principio generale del "No Cure No Pay" - che è il principio ispiratore del *Lloyd's Open Form of Salvage Agreement*, ma è stato adottato anche nella Convenzione di Bruxelles del 1910 (precursore della Convenzione *Salvage* 1989) - per cui il soccorritore è ricompensato solo in caso di successo, ha forse peggiorato le cose. Un soccorritore, ad esempio, poteva prestare assistenza rimorchiando una nave lontano dalla costa impedendo così un danno ambientale (per il solo rischio di affondamento) ma poiché non aveva salvato proprietà, non aveva diritto ad alcuna ricompensa per gli sforzi compiuti o per qualsiasi altro beneficio arrecato nello scongiurare un disastro. La Convenzione *Salvage* del 1989 ha cercato di porre rimedio a questa situazione imponendo al soccorritore l'obbligo di utilizzare la dovuta diligenza al fine di evitare danni all'ambiente e, di conseguenza, ha ammesso, come parte dei criteri per determinare il compenso in caso di salvataggio conclusosi con successo, una ricompensa maggiore nel caso in cui il soccorritore abbia effettivamente adottato misure atte a prevenire o minimizzare danni all'ambiente. Quest'ultimo è stato definito come "sostanziale danno fisico per la salute umana o per la vita marina o per le risorse delle acque costiere o interne o delle aree ad esse adiacenti causati da inquinamento, contaminazione, incendio, esplosioni o simili incidenti". La Convenzione ha inoltre previsto un meccanismo per cui un soccorritore può ricevere un "compenso speciale" per le spese (ai sensi dell'articolo 14 della Convenzione) anche nel caso in cui non abbia salvato alcuna proprietà - una deroga al principio "No Cure No Pay" previsto dalla Convenzione di Bruxelles del 1910. Questa deroga è stata vista come un'importante apertura per incoraggiare i soccorritori a prestare assistenza a tutte le navi in difficoltà e non solo a quelle per le quali fossero sicuri di ottenere un successo o un compenso elevato. Tuttavia essa ha



dato origine anche ad un certo dilemma per gli assicuratori delle proprietà che erano così tenuti

a pagare per iniziative intraprese al fine di evitare danni all'ambiente e ciò per far fronte ad un rischio da loro non coperto atteso che l'inquinamento ricade nell'ambito della garanzia P&I. Il risultato è stato che in alcuni casi i salvatori avrebbero rimosso immediatamente il bunker da una nave in difficoltà, anche laddove la posizione del bunker non rappresentasse una minaccia per l'ambiente ed anzi, in alcuni casi, la sua rimozione costituiva un pericolo potenzialmente maggiore! Il dibattito su questo argomento continua ma non è questa la sede per affrontarlo! Il *Lloyd's Open Form of Salvage Agreement* è stato successivamente modificato per includere i termini della Convenzione *Salvage 1989* (ed infatti i salvatori sono tenuti ad più elevato standard e ad impegnarsi il più possibile per evitare o ridurre al minimo i danni per l'ambiente). Tuttavia l'articolo 14 ed il suo "compenso speciale" non hanno rappresentato purtroppo una panacea. In Inghilterra (foro preposto per le controversie in base al LOF) tale norma ha portato a dispute complesse e costose sulle questioni ambientali e sui compensi e le spese reclamate dai salvatori. Dal momento che una modifica alla Convenzione stessa non avrebbe potuto essere di immediata attuazione, il gruppo di lavoro dei Lloyd ha cercato di affrontare le difficoltà connesse con l'articolo 14 e, nel 2000, l'edizione aggiornata del LOF, il LOF2000, ha introdotto la clausola SCOPIIC. SCOPIIC, un acronimo per *Special Compensation P&I Club Clause*, era intesa come un'alternativa al "compenso speciale" dell'articolo 14. Essa, sostanzialmente, amplia il campo di applicazione dell'articolo 14 nel senso che può essere invocata dai soccorritori anche nel caso in cui non ci sia rischio o danno effettivo per l'ambiente. La SCOPIIC è un sistema di remunerazione a tariffa in base al quale il pagamento/compenso dei soccorritori è calcolato secondo una tariffa giornaliera concordata per ogni uomo, equipaggiamento e mezzo impiegato. Essa deve essere incorporata nel LOF ed invocata. Una volta invocata, l'operazione è remunerata utilizzando le tariffe concordate. Se i soccorritori hanno successo e salvano proprietà con un valore residuo, il compenso di salvataggio sarà determinato sulla base di una valutazione

standard di cosa è stato fatto e del risultato conseguito, secondo i criteri stabiliti dall'articolo 13 della Convenzione *Salvage 1989*, comunemente indicato come "Article 13 award". Il compenso ex articolo 13 è, quindi, confrontato con i costi effettivi del salvataggio utilizzando la tariffa SCOPIIC. Qualora i costi secondo la tariffa SCOPIIC superino il compenso determinato ex art. 13, il P&I Club deve pagare il saldo. Così se i soccorritori non hanno successo, nessuna proprietà è salvata e non ottengono un compenso in base all'art. 13, tutte le spese SCOPIIC sono a carico del P&I Club. E' possibile che una nave venga salvata in base al LOF (l'ultima edizione è LOF 2011) e che le proprietà vengano trasferite in un luogo sicuro senza valutare la revisione dei termini di assistenza. I servizi resi la scorsa estate all'incendiata MSC FLAMINIA (portacontainer da 6.750 teu con 2.876 contenitori a bordo) sono stati prestati in base ad un LOF 2011 con SCOPIIC invocata. Quando la nave è stata finalmente ormeggiata al porto di Wilhelmshaven, il LOF è stato terminato apparentemente di comune accordo e senza alcun intervento da parte delle autorità tedesche. Le difficoltà sono sorte in merito allo smaltimento dell'acqua utilizzata per lo spegnimento dell'incendio ma perlomeno non è stato un problema da affrontarsi in base al LOF. La MSC NAPOLI, portacontainer da 4.419 teu, spiaggiata nel 2007 a Branscombe Bay, North Devon, in Inghilterra con 2.318 container a bordo, venne altrettanto assistita su basi LOF (LOF 2000) con SCOPIIC invocata ed i servizi di salvataggio continuarono ben oltre il momento in cui parve evidente che non vi fosse più alcuna possibilità di salvare proprietà che avessero un valore. Durante tale periodo ci furono richieste per terminare il LOF e continuare i servizi con un accordo limitato alla sola rimozione del relitto. Le operazioni di salvataggio si protrassero per oltre sei mesi, ma ci fu un netto vantaggio nel fatto che l'incidente ebbe a verificarsi in un'area con molti mezzi, personale ed attrezzature a disposizione dei soccorritori. I soccorritori rimossero con successo bunker contaminato ed acqua tossica dalle stive e salvarono beni con un valore di circa 57 milioni di Euro (la nave aveva un valore pari a zero). Gli

interessi carico hanno pagato una somma considerevole in termini percentuali per l'assistenza ma ovviamente il loro carico era a rischio reale di perdita come dimostra la quantità di merce che è andata persa a causa dell'allagamento e delle condizioni meteo. Alla fine i costi SCOPIIC sono stati ben superiori al compenso ex art. 13 e questi, dedotto il compenso, sono stati pagati dal P & I Club della nave insieme ai costi di rimozione del relitto. Nella maggior parte dei casi in cui vi sia un relitto ed un previo contratto di salvataggio quest'ultimo termina quando non vi è più alcuna prospettiva di un risultato utile e viene concordato un contratto "di custodia", a tariffe commerciali, in pendenza della rimozione del relitto; operazione per la quale viene usualmente bandita una gara. La *bulk carrier OCEAN BREEZE* (foto sotto), incagliatasi al largo del Cile nel luglio dello scorso anno, è un esempio calzante. Il LOF con SCOPIIC era stato terminato con il permesso delle autorità ed i soccorritori erano rimasti sul posto per la "custodia" del relitto. Per la sua rimozione venne bandita una gara e l'operazione -eseguita da Titan e T & T Bisso nel gennaio 2013 - ha consentito la rimozione del carico residuo e, quindi, della nave. Questa è stata alla fine rigalleggiata e, successivamente, portata al largo ed affondata. Più remota ed esposta è la posizione di un salvataggio e/o la rimozione di un relitto, maggiore è il costo, come dimostra il caso RENA. Più grande è la nave, più difficile è l'operazione e le portacontainer hanno rappresentato alcuni dei salvataggi ed operazioni di recupero più costosi per via dei complessi aspetti relativi al recupero dei container ed alla contaminazione. La copertura mediatica di questi incidenti e la pressione da parte di gruppi ambientalisti, ha portato ad un crescente interesse ed intervento delle Autorità locali che richiedono standard più elevati di rimozione e di pulizia. Un altro incidente ad una portacontainer da 4.038 teu (con 1.805 container a bordo), l'APL PANAMA, incagliatasi al largo di Esenada, Nuovo Messico, il giorno di Natale del 2005, rimane ancora oggi il più elevato compenso di salvataggio mai corrisposto avendo eclissato di larga misura i precedenti. La scarica dei container ha richiesto la costruzione di una strada sino alla nave. La rimozione della MSC NAPOLI è costata 135 milioni di USD e le stime per la RENA si aggirano intorno allo sconcertante importo di 240 milioni di USD ed oltre. Purtroppo ci saranno sempre sinistri marittimi, con una stima di 1.000 incidenti gravi ogni anno, ed è importante che i compensi per assistenza continuino ad essere a livelli che incoraggino i salvatori ad investire in mezzi ed attrezzature per garantire di essere in grado di far fronte alle operazioni più complesse. Con il tipo di incidenti del calibro di quelli menzionati, nei quali navi portacontainer da 5.000 teu costituiscono i casi di salvataggio e di rimozione più costosi ad oggi verificatisi, si può solo immaginare quali potrebbero essere i costi se una delle navi portacontainer di nuova generazione, con capacità di 16-18.000 teu, subisse un destino simile. L'attenzione deve essere più sulla prevenzione che sulla cura. Deve essere fatto ogni sforzo per assicurare che gli equipaggi siano adeguatamente formati, le navi dotate di adeguato numero di membri di equipaggio, il carico correttamente dichiarato e stivato in aree appropriate, le esigenze di rispettare i tempi non portino a "tagliare le curve" e, se il peggio dovesse accadere, le società di salvataggio siano pronte, disposte e, forse più importante, in grado di fornire assistenza a queste enormi navi.



## di Bartolomeo Giachino

Dopo gli anni al Governo e alla Consulta dei trasporti e della logistica Bartolomeo Giachino, con il suo libro: "Logistica e trasporti motore di sviluppo per il cambio di passo del Paese", all'inizio della 17a Legislatura lancia due appelli: -alla politica: la logistica e i trasporti sono un importante motore di sviluppo per il rilancio economico del Paese; - al mondo dei trasporti: fare squadra per ottenere le riforme necessarie. Agire da soli non porta da nessuna parte. La scorsa legislatura attraversata da una crisi drammatica, con un attacco della speculazione internazionale ai debiti pubblici europei, con l'uscita dalla maggioranza di G. Fini e del suo gruppo, ha azzoppato la maggioranza che aveva vinto le elezioni nel 2008, ha costretto il Paese a ricorrere a un Governo tecnico, ha interrotto il lavoro che mi è stato affidato impedendo che venisse portato a compimento. Qualche valido risultato è stato ottenuto (ecobonus, riduzione Inail, fondo di garanzia al credito, Piano nazionale della logistica...) e sarebbe bene non disperderlo, anzi valorizzarlo e implementarlo. Nel settore dell'autotrasporto la «pace sociale» raggiunta con le associazioni di categoria, proprio negli anni più duri della crisi, ha evitato al Paese i pesanti costi economici provocati dai fermi del settore. Il nuovo Codice della Strada (legge 120 del 2010) ha introdotto misure severe e ridotto incidenti, feriti e morti. Il Piano nazionale della logistica 2012-2020 elaborato dalla Consulta è un'agenda di lavoro per i prossimi 10 anni per un Governo che voglia rendere più competitiva la nostra economia. Accanto a questi risultati - come avviene in tutte le vicende umane - sono stati anche commessi errori sui quali è bene ragionare a fondo ed impegnarsi per superarli nella prossima legislatura. Per questo motivo, stimolato dalle domande di due autorevoli giornalisti del settore, Deborah Appolloni e Umberto Cutolo, ho lavorato ad alcune riflessioni sulla logistica italiana, l'autotrasporto, la sicurezza stradale, il Piemonte, il Nord Italia (il cui rallentamento ha a sua volta rallentato il Paese) cercando di evidenziare i punti su cui occorre lavorare per rimettere in moto la nostra economia. L'inefficienza logistica del nostro Paese, che nei due anni di lavoro attorno al Piano nazionale della logistica 2012-2020 attualmente all'esame del Governo, abbiamo esaminato e studiato in ogni modo, è una delle cause, insieme al costo dell'energia e al peso della P.A., della minore competitività del nostro sistema economico e quindi della sua minore crescita di questi ultimi 15 anni. Lavorare sin da subito alla maggiore efficienza logistica del Paese, anche attraverso azioni a costo zero, nella attesa della realizzazione delle infrastrutture di trasporto, in una prospettiva decennale, è la intuizione del Piano della logistica che può darci una efficienza pari allo 0,3% del PIL all'anno. Ma lavorare già da oggi alla efficienza logistica, se ne convincono i decisori pubblici, mentre si lavora alla realizzazione dei corridoi ferroviari (individuati dall'Europa sulla base delle indicazioni del Governo Berlusconi il 19 ottobre 2011), consentirà di costruire nella Pianura Padana la parte più rilevante della Grande Area Logistica del Sud Europa e, al nostro Paese, con la

sua grande rete di porti, di diventare la porta Sud dell'Europa verso il Mediterraneo e verso il Far East. In questo modo, la logistica non ci renderà solo più competitivi ma diventerà un motore di per sé di sviluppo e di crescita economica e occupazionale, con potenzialità di maggiore crescita che superano lo 0,5% del PIL, grazie alla maggiore capacità di attrazione dei traffici da e verso l'Europa. Se pensiamo che secondo l'Ocse tutte le riforme proposte dal Governo M. Monti, approvate con qualche miglioria dal Parlamento, daranno nei prossimi 10 anni un contributo alla crescita di 0,4 punti di PIL l'anno, si capisce quanto valga l'impegno per la logistica. Durante i lavori che hanno portato alla redazione del Piano della Logistica 2012-2020 abbiamo colto per primi, in mezzo a scetticismo e stupore, il venir meno della spinta propulsiva delle regioni del Nord. Nei lavori che hanno portato al testo del Piano nazionale della logistica 2012-2020 vistato dai Professori del Comitato scientifico, che ringrazio tantissimo dell'impegno e del lavoro, abbiamo ascoltato in audizione tutto il mondo dei trasporti e della logistica, la Banca d'Italia, SRM, la Bocconi, il Politecnico di Torino e tutti i migliori istituti universitari del nostro Paese da Genova a Trieste a Napoli a Firenze. Per la prima volta nel Piano sono raccolte e sistematizzate le proposte degli operatori logistici del nostro Paese che abbiamo auditato, come mai prima, sia a livello nazionale sia locale. Tante di queste proposte sono a costo zero. Tutto il dibattito è stato registrato e il materiale può essere consultato sui resoconti stampati. Pareri positivi sul lavoro complessivo sono stati espressi chiaramente, tra gli altri, da M. Moretti, F. Forti, E. Arcese, P. Uggè, L. Merlo, G. De Mari, R. Rossi, F. Del Boca, Gioeni della Concooperative, P. Melfa, P. Luzzati, P. Lazzeri, F. Gallo, U. Masucci, da F. Capocaccia, da D. Conserva, dal F.L.C. e tanti altri. Nel Piano nazionale della logistica che è stato consegnato al nuovo Ministro Lupi vi è oggi la proposta più organica e aggiornata di politica del trasporto merci e della logistica per il nostro Paese. È un vero e proprio programma di legislatura rivolto a tutti i politici di buona volontà, alla buona politica che pensa all'interesse generale che oggi è rappresentato dalla maggiore crescita. È la buona politica che nel dopoguerra, in tante occasioni, ha saputo dare risposte importanti e trainanti. Come ha detto il Prof. Lanfranco Senn al termine della presentazione alla Bocconi del Piano, Con il nostro lavoro dimostriamo in modo chiaro come la logistica oltre che rendere più competitivo il nostro sistema economico, può essa stessa diventare un nuovo motore della crescita. 2) L'Europa, dopo la caduta del muro, dopo Maastricht e con l'avvio della globalizzazione, già nel 1993 si pose l'obiettivo di realizzare corridoi di trasporto europei su rotaia. Nel trattato di Lisbona si dice testualmente: "Una delle principali finalità della U.E. è la realizzazione di un mercato unico basato sulla libera circolazione dei beni, delle persone, dei servizi, dei capitali, in uno spazio senza frontiere". Se all'inizio la preoccupazione maggiore era l'efficienza dei collegamenti tra tutti i territori e il relativo riflesso sulla competitività e crescita economica (una rete efficiente di infrastrutture di trasporto spinge a una maggiore crescita del 17%) dopo Kyoto diventa altrettanto, se non più importante, il tema ambientale: la rete di trasporto su rotaia è il modo più sicuro per rispettare i parametri. Solo con una rete portante su rotaia che consenta il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia, sarà possibile dopo il 2020 arrivare ad un 30% di quota

trasportata su rotaia. Tutte le ricerche, compresa quella più recente presentata a Cernobbio 2012 da Ambrosetti, evidenziano i grandi benefici che si potrebbero ottenere con la riforma della mobilità (muoversi meglio vale circa 70 miliardi di euro). La riforma della logistica italiana, che con la sua inefficienza oggi rappresenta una spesa impropria sul nostro sistema economico ed è una delle cause della minore crescita, costando al Paese 40 miliardi di euro annui, oltre a rendere più competitivo il nostro sistema economico può essere anche un "driver" di sviluppo e occupazionale. - Tutte le previsioni (dalla C.E. ai tanti Centri di ricerca) ci dicono di una crescita della mobilità delle persone e delle merci sopra alla crescita del PIL. - Un altro dato che emerge dalle ricerche internazionali (DHL) e nazionali è che la accessibilità dei territori è diminuita del 15% e la connettività del 25-30%. - La congestione del traffico, data la scarsa dotazione di infrastrutture e l'alto livello di motorizzazione (2° in Europa), è doppia rispetto alla media europea e ci costa almeno due punti di PIL. - Con questa congestione e con la quota elevata di veicoli con oltre 10-15 anni, il nostro trasporto incide per il 27% delle emissioni di CO2 (+3% rispetto alla media europea). - Dobbiamo essere consapevoli che l'Italia ha una struttura morfologica che rende più costosa la realizzazione delle infrastrutture e la loro connessione col mercato europeo e mondiale. - Una maggiore connessione tra le reti e il territorio, tra le reti e i nodi logistici (porti e interporti), l'aumento dell'uso della rotaia, non potrà arrivare solo dall'alto ma potrà essere meglio realizzata dalla concertazione territoriale (piattaforme interregionali). - L'approccio dovrà essere a livello di macroarea: Nord-Ovest o tutto il Nord come si dice nella terza parte di questo libro. C'è discussione sul dato del costo totale della inefficienza logistica del Paese: per il Piano, 40 miliardi di euro l'anno, per il Ministro C. Passera 50, lo studio Ambrosetti stima in 25-30. Rimane il fatto che per il Prof. S. Bologna il costo della logistica (non solo il costo del trasporto) incide come il costo del lavoro. L'Italia, a causa della minore velocità commerciale, della maggiore congestione del traffico ecc. ha uno dei sistemi di logistica più costosi d'Europa: il 12% in più della Germania. Di questi anni difficili consegniamo all'Europa alcune delle "best practice" di politica dei trasporti: l'ecobonus (che sono orgogliosi di aver sbloccato) e alcune norme del codice della strada (legge 120) approvato il 28.7.2010. Se al costo dell'inefficienza logistica aggiungiamo anche il costo sociale della incidentalità, arriviamo a 70 miliardi di Euro. Stanno dando i primi frutti le norme sui tempi di attesa al carico e allo scarico e sui pallet che abbiamo approvato in questa legislatura (legge 127/2010). Il futuro, ci dice Zygmunt Bauman, il teorico della società liquida, sarà conteso tra i mercati e gli Stati nazione, tra i flussi e gli Stati nazione. Noi siamo geograficamente in mezzo ai flussi. Oggi dai flussi prendiamo molto di meno di quanto potremmo e dovremmo per crescere di più. Nel futuro i flussi potranno premiarci se il nostro sistema trasportistico e logistico sarà più efficiente a partire dai porti. Il Piano nazionale della logistica renderà più connosso il nostro sistema con l'Europa attraverso le reti Ten-T che il Governo ha ottenuto dall'Europa il 19 ottobre 2011.

Puoi scaricare il libro da [www.giachinobartolomeo.it](http://www.giachinobartolomeo.it)





avv. Claudio Perrella  
Studio Legale LS LexJusSinacta

## I freezing Order nel commercio internazionale

Lo strumento dei *freezingorders* è uno dei elementi tipici e distintivi del sistema processuale inglese, ed ha visto negli ultimi anni una notevole espansione nel settore dello *shipping* e del commercio internazionale. Si tratta di un provvedimento che ha alcuni punti di contatto con il sequestro conservativo previsto e disciplinato nel nostro ordinamento dall'articolo 671 c.p.c., ma che presenta allo stesso tempo alcune notevoli peculiarità. Il *freezingorder* (come il termine – letteralmente “ordine di congelamento” lascia ben intendere) viene richiesto per impedire che la propria controparte possa disporre di beni e/o somme in pendenza di un giudizio o in previsione di un'azione esecutiva (fondata su un lodo o sentenza favorevole), ed è di particolare efficacia, perché può avere ad oggetto i beni più diversi: conti bancari, azioni, beni immobili, di fatto qualunque asset di proprietà del destinatario dell'*order*. Esso può avere un ambito di efficacia limitato al Regno Unito (*domestic freezingorder*) ma può estendersi a tutto il mondo (*worldwide freezing orders*, spesso definiti con l'acronimo WFO). Dal momento che gli effetti connessi ad un *freezing order* sono particolarmente gravi per la parte che lo subisce, esso viene concesso solo qualora ricorrano alcune precise circostanze. Innanzitutto il ricorrente deve dare la prova che la domanda è fondata su un *good arguable case*, ossia che il credito è fondato su elementi di prova chiari (anche se non è necessario che sia data una prova completa e definitiva, poiché dal Giudice adito viene compiuta una valutazione tradizionalmente definita *prima facie*, ossia fondata su elementi che a prima vista inducono a ritenere che l'azione si fonda su elementi solidi e concreti). Deve essere poi fornita la prova dell'esistenza dei beni da assoggettare al *freezing order*, e l'indicazione delle circostanze che provano l'esistenza del rischio che i beni vengano sottratti; è necessario in particolare provare che le somme oggetto dell'*order* sono

gestite in modo improprio o non giustificato; non può pertanto fondare una richiesta di *freezing order* l'eventualità che il debitore utilizzi i propri beni in modo lecito e ragionevole (ad esempio, per saldare debiti pregressi). Alla luce di una casistica ormai piuttosto estesa, circostanze che sono state ritenute di regola tali da giustificare la concessione di un *order* sono ad esempio il trasferimento di tutti i beni del debitore in favore una società costituita *ad hoc* (soprattutto laddove ciò avvenga in modo precipitoso o inopinato), oppure in giurisdizioni dove può essere più semplice contrastare azioni esecutive (ad esempio per difetto di reciprocità), ed in generale circostanze dalle quali si evinca una condotta poco trasparente e corretta da parte del debitore. Nel *leading case Dadourian Group Intinc v Simms& Others* (2006) la giurisprudenza inglese in particolare ha individuato i requisiti per valutare se un *freezing order* può essere concesso ed eseguito all'estero, ed ha rilevato che il WFO non deve essere “oppressive”, ossia deve essere proporzionato alla luce dei reciproci interessi delle parti, e la richiesta deve essere accompagnata da una prospettazione quanto più possibile completa e veritiera dei fatti. È importante tener presente che al ricorrente viene di regola richiesto il rilascio di una garanzia a copertura dei danni che possono derivare dalla concessione di un *order* qualora questo venga successivamente revocato perché ne difettavano i presupposti. Naturalmente il *freezing order* può essere contrastato dal soggetto che ne è destinatario, ad esempio sostenendo che il credito è in realtà controverso, o che non vi sono elementi di rischio; è di regola particolarmente rilevante, ai fini di una revoca, la prova che il ricorrente non abbia dato una prospettazione esaustiva e veritiera delle circostanze su cui ha fondato la richiesta. La misura ha carattere puramente “conservativo”, ossia è volta solo ad evitare che vengano dispersi beni e/o somme su cui far valere un credito, senza attribuire alcun elemento preferenziale al creditore (in particolare l'*order* non attribuisce alcun privilegio sui beni), ma – come detto – può essere particolarmente efficace, soprattutto qualora si tratti di un WFO che venga eseguito con successo in altre giurisdizioni, come accaduto recentemente nel caso *BTA Bank v. Ablyazov* nel quale una banca è riuscita ad ottenere il riconoscimento in Ucraina di un *order* emesso a carico di numerosi soggetti ai quali aveva contestato appropriazioni indebite di somme per oltre 295 milioni di dollari. Un elemento ulteriore che attesta l'importanza e l'efficacia di un

*freezingorder* è costituito dal fatto che la parte che lo subisce e tuttavia dispone dei beni ignorando il divieto si espone a responsabilità e conseguenze molto gravi: basti pensare che nel recentissimo caso *Templeton Insurance Ltd v Motorcare Warranties Ltd and others* (2012) una corte inglese ha disposto la condanna per *contempt of court* (ossia per oltraggio alla Corte) alla pena di 9 mesi di detenzione per gli amministratori e 4 mesi per gli azionisti della società Motorcare (con sede nell'isola di Man) per avere impiegato somme e beni della società nonostante fosse stato loro notificato un *order* che ne vietava la disponibilità. Analoga severità è stata manifestata nel caso *BTA Bank v Solodchenko* sopra citato, dove la pena applicata per *contempt of court* è stata di 18 mesi di detenzione.



avv. Massimiliano Grimaldi  
Grimaldi Studio Legale

## Unità da diporto, vendite più rapide in ambito Ue

In questo breve articolo mi soffermerò sugli effetti della specialità della disciplina diportistica con riguardo al procedimento amministrativo di cancellazione dell'unità dai registri per alienazione ed iscrizione in un altro Paese dell'Unione europea. La questione si è posta di recente in relazione alla portata applicativa dell'articolo 1, comma 5, del decreto-legge n. 40/10 recante disposizioni urgenti tributarie e finanziarie in materia di contrasto alle frodi fiscali internazionali e nazionali. La norma testè richiamata ha esteso all'agenzia delle entrate e all'Ipsema (poi confluito nell'Inail) l'applicazione della disciplina di cui all'articolo 15 della legge n. 413/84 e all'articolo 156, comma 9, del codice della navigazione già vigente in favore dell'Inps, garantendo così la riscossione delle somme anche da parte degli enti predetti. L'articolo 15 della legge n. 413/84 impone alle autorità marittime di accordare l'autorizzazione alla dismissione della bandiera soltanto dopo che le stesse abbiano verificato presso l'Inps l'effettivo pagamento di tutti i crediti contributivi relativi agli equipaggi della nave ovvero l'esistenza, presso il suddetto istituto, di un congruo deposito cauzionale o di idonea garanzia dei crediti stessi. Ricorre, quindi, un regime di accertamento preventivo. Per converso, l'articolo 156, comma 9, del codice della navigazione, nell'ambito del procedimento amministrativo semplificato riguardante la dismissione della bandiera per alienazione ed iscrizione dell'unità in altro Paese Ue, consente alle autorità

marittimo di procedere autonomamente, fermo restando in capo alle stesse l'obbligo di dare all'Inps immediata comunicazione della avvenuta cancellazione. Siamo quindi in presenza, in questo specifico caso, di un regime semplificato di notifica *ex post*. Se nonché l'amministrazione finanziaria ha ipotizzato una interpretazione piuttosto restrittiva dell'articolo 1, comma 5, osservando che la preventiva acquisizione del nulla osta dell'agenzia delle entrate ai fini della dismissione della bandiera dovrebbe essere necessaria in tutti i casi, prescindendo, cioè, dal carattere extra Ue o Ue del Paese di destinazione. Con ciò obliterando, a mio avviso, l'importante distinguo che il legislatore ha voluto introdurre nel 1998 in sede di conversione del decreto-legge n. 457/97 attraverso la piena riformulazione dell'articolo 156 del codice della navigazione, distinguo basato per l'appunto sulla diversa area geografica di destinazione dell'unità. La riduzione del numero di vendite dell'usato nautico registrata negli ultimi tempi ha riaperto il dibattito, sulla considerazione che proprio il lungo tempo occorrente per lo svolgimento delle verifiche prodromiche al rilascio del nulla osta e, quindi, il lungo tempo occorrente per la definizione delle vendite avrebbe scoraggiato i potenziali acquirenti visto che gli stessi basano generalmente il nuovo acquisto sulla liquidità ottenuta dalla vendita della propria imbarcazione. Ci si è, così, chiesti se la preventiva acquisizione del nulla osta dell'agenzia delle entrate debba in effetti ritenersi sempre necessaria, ovvero se la stessa sia da ritenersi tale nel solo caso di alienazione e iscrizione in un Paese extra Ue. Per cercare di dare una risposta di sistema occorre a mio avviso tenere nella adeguata considerazione la particolare finalità che ha caratterizzato l'intervento del legislatore in materia di nautica da diporto negli ultimi dieci anni e soffermarsi, in particolare, sull'articolo 6 della legge n. 172/03 recante disposizioni per il rilancio del settore. Contale norma il Parlamento ha infatti delegato il Governo alla emanazione di un vero e proprio codice della nautica stante l'evidente specialità della materia, imponendogli di stabilire procedure amministrative fortemente semplificate. Con il decreto legislativo n. 171/05 (codice della nautica) è quindi nato un complesso di norme tendenzialmente completo ed autonomo, rispetto al quale l'applicazione del codice della navigazione assume carattere meramente residuale come agevolmente si evince dalla lettura dell'articolo 1 dello stesso decreto legislativo n. 171/05. Ora, proprio la cancellazione dell'unità per alienazione all'estero rientra tra le fattispecie che trovano autonoma disciplina nel codice della nautica e nel relativo regolamento di attuazione, il quale individua un procedimento amministrativo differenziato in ragione della diversa area territoriale di destinazione dell'unità. Il procedimento amministrativo risulta particolarmente semplificato proprio con riguardo al caso della alienazione ed iscrizione dell'unità in altro Paese Ue; l'articolo 16, comma 3, del dpr n. 146/08 prevede infatti che le autorità marittime possano procedere alla relativa cancellazione sulla base di una semplice dichiarazione sostitutiva di atto notorio presentata dal proprietario ed attestante l'avvenuto pagamento dei crediti relativi all'equipaggio della nave ovvero l'inesistenza degli stessi, fermo restando in capo a tali autorità

l'obbligo di dare all'Inps immediata comunicazione della avvenuta cancellazione dell'unità. Diversamente, nel caso di alienazione ed iscrizione dell'unità in Paese extra Ue, l'articolo 16, comma 2, del predetto regolamento impone alle autorità marittime l'obbligo della preventiva acquisizione del nulla osta. Mi pare quindi di potere concludere nel senso che deve ritenersi coerente con il sistema una interpretazione dell'articolo 1, comma 5, del decreto-legge n. 40/10 che circoscrive la necessità della preventiva acquisizione del nulla osta dell'agenzia delle entrate alla fattispecie della alienazione ed iscrizione in ambito extra Ue. E, del resto, su tale interpretazione di sistema sembra essersi attestato lo stesso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la recentissima circolare 24 aprile 2013, n. 7869, laddove si è evidenziato che le procedure di dismissione codicistiche (codice della navigazione) sono state superate e sostituite con le nuove disposizioni contenute nel codice della nautica e che il nulla osta può essere sostituito da una dichiarazione di atto notorio nel caso in cui l'unità sia destinata all'iscrizione in un registro Ue.



avv. Barbara Pozzolo  
Studio Legale Pozzolo

## L'Arbitrato. Aspetti generali

L'arbitrato è uno strumento con cui risolvere liti civili e commerciali, in ambito domestico ed internazionale, alternativo alla via giudiziaria ordinaria, per questo rientra a pieno titolo fra gli strumenti di A.D.R. (Alternative Dispute Resolution). Non tutte le controversie possono tuttavia essere deferite ad Arbitri. Le parti, infatti, non possono appellarsi all'arbitrato per motivi relativi al diritto di famiglia e per quelli "che non possono formare oggetto di transazione" (c.d. diritti indisponibili). Caratteristica propria dell'arbitrato è la possibilità, per le parti, di poter scegliere i soggetti che decideranno la loro lite, escludendo così il ricorso al giudice ordinario. Generalmente le parti scelgono gli arbitri tra tecnici ed esperti competenti della materia del contendere, che offrano garanzia di terzietà. Le parti delegano all'Arbitrato, mediante la stipula dell'accordo arbitrale, il potere di decidere controversie presenti o future, sottraendole così al giudicato del giudice ordinario. Tuttavia la competenza del giudice ordinario può essere derogata dalle parti solo se le stesse abbiano manifestato tale volontà inserendo nel contratto che ha dato origine alla controversia o nello statuto sociale, una clausola arbitrale. Successivamente all'insorgere della controversia, le parti potranno ancora optare per la competenza arbitrale attraverso la sottoscrizione di un apposito accordo: "compromesso arbitrale". In ogni caso la clausola che rimetta la soluzione di eventuali controversie all'esito di un

arbitrato non può mai essere presunta ed il compromesso o la clausola compromissoria devono, a pena di nullità, essere fatti per iscritto. L'arbitrato è quindi una procedura stragiudiziale (nel senso che si svolge al fuori dal giudizio di cognizione ordinario ma sempre proceduralizzata nelle sue forme) volta a risolvere una controversia civile e commerciale. Le parti nella loro autonomia negoziale possono configurare i poteri degli arbitri in piena libertà. Nella prassi, quindi, si possono trovare vari tipi di arbitrati e di procedure; alcune delle quali, per la loro diffusione, sono diventate ormai tipiche. I diversi "tipi" di Arbitrato, possono essere distinti secondo diversi criteri: **A) ARBITRATO RITUALE ED IRRITUALE** Secondo quindi le modalità di svolgimento della procedura: **RITUALE**: Gli arbitri devono rispettare le norme del Codice di Procedura Civile. L'arbitrato sarà rituale e la statuizione finale, detta lodo, pur essendo simile, per forma, ad una sentenza, può assumerne la forza soltanto attraverso un procedimento giurisdizionale: attraverso il deposito del lodo presso la cancelleria del giudice competente per territorio e la successiva pronuncia, da parte del giudice, di un decreto che lo dichiara esecutivo. **IRRITUALE**: Gli arbitri decidono loro stessi le regole di svolgimento della procedura. L'arbitrato sarà irrituale e la deliberazione finale avrà efficacia negoziale tra le parti. **B) DECISIONE SECONDO DIRITTO OD EQUITÀ**. 'Arbitrato secondo diritto o arbitrato in equità, a seconda che gli arbitri giudichino durante il procedimento secondo le norme sostanziali di un certo ordinamento giuridico o secondo criteri equitativi, che consente al di modellare il contenuto della decisione tenendo conto delle peculiarità del caso concreto, che verosimilmente la decisione secondo diritto non avrebbe potuto salvaguardare adeguatamente. Tuttavia, rimanendo gli arbitri senz'altro liberi di ritenere la regola di equità coincidente con quella di diritto, e quindi l'esito del giudizio di equità non necessariamente diverge da quello al quale avrebbe condotto l'applicazione della norma giuridica. **C) ARBITRATO INTERNO ED ARBITRATO INTERNAZIONALE**. L'arbitrato commerciale internazionale, è relativo a quelle controversie che hanno un particolare carattere di transnazionalità ad esempio tra una parte italiana e l'altra straniera, oppure quando l'oggetto della controversia sottoposta ad arbitrato sia inerente al diritto del commercio internazionale. Secondo l'Art. 830, terzo comma del c.p.c., per il diritto interno l'arbitrato è internazionale quando una delle parti, se persona fisica, ha la residenza in uno stato estero o, se persona giuridica, ha la sede in uno stato estero. L'importanza di questa distinzione è insita nel differente approccio compiuto dal Legislatore nazionale nei confronti degli interessi del commercio internazionale che hanno l'esigenza di obblighi e convenzionalismi meno rigorosi in materia di arbitrato. La procedura arbitrale inizia tramite l'assegnazione di un apposito incarico ad uno o più soggetti terzi rispetto alle parti in lite. Il Collegio Arbitrale deve essere sempre costituito da un numero dispari di arbitri. Abitualmente si avrà un Arbitro Unico oppure un Collegio Arbitrale di tre (o più) arbitri. Le parti possono statuire nell'accordo arbitrale le condizioni di nomina degli arbitri. Le parti hanno il potere di segnalare direttamente gli arbitri, oppure di affidare tale compito ad un

specifico soggetto terzo, ad esempio a Camera Arbitrale, Presidente del Tribunale, Presidente di un ordine professionale ecc..Gli arbitratori devono sempre essere in numero dispari affinché si abbia esito definito dell'arbitrato, nel senso che, sia sempre possibile, una decisione presa a maggioranza semplice, nel caso che il contratto preveda, invece, un numero pari, spetta al Presidente del Tribunale nominarne un arbitro aggiuntivo. L'arbitrato ha inizio con la notifica della nomina di arbitro alla controparte o con la presentazione di una domanda di arbitrato ad una Camera Arbitrale, contenente l'oggetto della domanda. Gli effetti della domanda di arbitrato sono equiparati dalla legge alla domanda proposta in sede giurisdizionale e quindi avrà seguenti effetti: 1. la proposizione della domanda di arbitrato è idonea per sospendere il corso della prescrizione e quindi la sospensione della stessa, dal momento in cui viene proposta fino al momento in cui la decisione dell'arbitro o del Collegio non sia più impugnabile; 2. possibilità di trascrizione della domanda di arbitrato, in relazione a beni immobili e beni mobili registrati; 3. nei confronti dei terzi l'arbitrato ha lo stesso tipo di effetto del processo ordinario: una volta iniziato il processo arbitrale può verificarsi che una delle parti esponga un'eccezione relativa all'interpretazione, alla validità e all'efficacia della convenzione di arbitrato (c.d. eccezione d'incompetenza). Con l'eccezione d'incompetenza viene sollevata dalla parte quando ritiene che durante il processo arbitrale vengano poste all'arbitro questioni che non rientrano all'interno, che nella previsione della clausola compromissoria e/o del patto compromissorio, (si parla di competenza dell'arbitro come dell'esistenza del potere di giudicare nel merito la controversia). Da ricordare che l'eccezione di incompetenza deve essere fatta valere durante il procedimento, in quanto, una volta emesso il lodo (decisione), questo non è più impugnabile per vizio di incompetenza dell'arbitro. Quindi l'eccezione di incompetenza per inesistenza, invalidità ed inefficacia della convenzione di arbitrato va fatta valere nella prima difesa successiva alla nomina degli arbitri. Gli Arbitratori all'esito del procedimento forniscono alle parti la loro decisione, definita lodo arbitrale, che include la determinazione del caso ritenuta più adeguata. Il lodo è un negozio giuridico, assimilabile ad una sentenza, con effetti diversi a seconda del tipo di arbitrato prescelto. Se l'arbitrato era rituale, il lodo ha efficacia vincolante nei rapporti fra le parti ed è suscettibile di ottenere efficacia di titolo esecutivo, se depositato alla cancelleria del Tribunale del luogo in cui è stato emesso e conferita capacità esecutiva dal giudice, al pari della sentenza emessa dall'autorità giudiziaria ordinaria. Il lodo in ogni caso rimane un atto privato, al quale la legge associa gli stessi effetti dichiarativi della sentenza. Il lodo, può essere impugnato dalle parti per nullità, per revocazione o per opposizione di terzi. Se l'arbitrato era irrituale il lodo dell'arbitrato irrituale trova la sua forza vincolante unicamente nel consenso e nella preventiva accettazione delle parti, con la conseguenza che solo il mancato rispetto del contraddittorio o i vizi la volontà delle parti possono inficiare il lodo arbitrale libero. Ma perché l'arbitrato? La scelta della parti a favore dell'arbitrato rispetto al giudizio ordinario può essere dettata da molteplici fattori che si diversificano anche a seconda del tipo di Arbitrato in concreto scelto dalle parti. Elementi comuni sono la competenza ed esperienza professionale degli arbitri, scelti, direttamente o indirettamente dalle parti stesse. Il modo in cui si svolge il procedimento arbitrale più informale e rapido rispetto a quello del procedimento dinanzi ai giudici ordinari. Ma soprattutto le parti sono padrone del procedimento arbitrale. Esse possono istruire gli arbitri circa la maniera in cui il procedimento deve essere condotto attraverso sia la scelta. Nella prassi l'arbitrato rituale è meno diffuso, in quanto i suoi costi sono elevati e più articolato e complesso nella sua procedura, peraltro il fatto che lodo venga poi sottoposto all'imposta di registro come una

sentenza dell'autorità giudiziaria ordinaria, fa sì che all'arbitrato rituale si ricorra meno di frequente rispetto all'arbitrato libero estremamente diffuso nella pratica, soprattutto nel commercio internazionale.



DAVIDE MCINNES

Ince&amp;Co.LLP

## L'A.D.R. in Inghilterra

La maggior parte delle società e degli avvocati italiani operativi nel settore dei trasporti sanno che molti contratti sono soggetti alla legge inglese e alla giurisdizione della High Court o Arbitrato inglese. Molti hanno anche esperienze giudiziali in Inghilterra. Tuttavia, esiste sempre un'alternativa ai procedimenti giudiziari: Alternative Dispute Resolution ("ADR"), in italiano Risoluzione Alternativa Delle Controversie. Il presente articolo cercherà di fornire una panoramica dell'ADR in Inghilterra. Esiste un certo numero di forme di ADR in Inghilterra. Tuttavia quella più utilizzata è la mediazione. In una mediazione le parti (o, talvolta, un organismo di concordato) nominano un mediatore. L'obiettivo della mediazione e il ruolo del mediatore sono di aiutare le parti a risolvere la controversia attraverso una trattativa economica. In quasi tutti i casi vi è un accordo tra il mediatore e le parti che governa il procedimento della mediazione. Un aspetto fondamentale del contratto è che la mediazione e tutte le comunicazioni/ discussioni tra il mediatore e le parti sono strettamente riservate e confidenziali e "senza pregiudizio". Ciò significa che le parti non possono invocare alcuna concessione fatta, o questione discussa durante la mediazione in nessun procedimento futuro. Un'altra caratteristica fondamentale è su cui i mediatori insistono, è che i "decision makers" delle parti, con piena autorità a risolvere le controversie, debbano partecipare alla mediazione. La domanda che spesso viene posta è se le parti non possano semplicemente risolvere le loro controversie attraverso una trattativa economica diretta e quale sia il valore aggiunto della mediazione. La mediazione è diversa dalla mera trattativa economica e, infatti, aggiunge qualcosa. Il semplice fatto di avere i "decision makers" insieme e concentrati sulla ricerca di una risoluzione economica della loro controversia è già importante. Il mediatore è altresì cruciale in questi procedimenti e il suo ruolo è, infatti, quello di cercare un accordo qualora le parti non siano riuscite a farlo. A ciò si aggiunga che la mediazione ha un tasso di successo altissimo. Il vantaggio principale della mediazione è quindi chiaro: è un procedimento molto efficiente nell'aiutare le parti a concludere un accordo economico delle loro controversie. La mediazione garantisce, inoltre, alle parti un risultato certo e concordato per le loro controversie: nella maggior parte dei casi la risoluzione della controversia si concretizza in un risparmio sostanziale di spese legali per entrambe le parti. La risoluzione rapida per la parte ricorrente

significa che questa riceverà immediatamente i soldi, piuttosto che aspettare un anno o due per una sentenza o un lodo arbitrale. La mediazione può anche aiutare a mantenere i buoni rapporti e intatto il rapporto commerciale tra le parti; cosa che è molto più difficile quando le parti rimangono bloccate in una controversia. Una risoluzione rapida significa che il tempo del Management così come le risorse interne delle parti non rimangono impegnati nel fornire supporto alla controversia. La mediazione è inoltre privata e confidenziale, mentre i procedimenti dinanzi alla High Court inglese, così come tutte le sentenze, sono accessibili pubblicamente. L'ADR è un procedimento consensuale ampiamente diffuso in Inghilterra, guidato e controllato dalle parti stesse. Tuttavia, esistono alcuni regolamenti relativi all'ADR della High Court dell'Inghilterra. Il Regolamento dei Procedimenti Civili della High Court chiarisce che, anche se l'ADR non è obbligatoria, le parti e i loro consulenti legali debbono considerare l'ADR come un'alternativa alla controversia. Inoltre, la Corte ha il potere di deferire una controversia della High Court ad ADR e, in effetti, la Corte ha esercitato il suo potere anche in casi dove nessuna delle parti preferiva che la controversia fosse deferita ad una mediazione. La High Court ha poi poteri notevoli e libertà di scelta per quanto riguarda la sopportazione delle spese legali. Nel caso di *Dunnett c. Railtrack*, la Railtrack aveva rifiutato di mediare in quanto riteneva che i reclami di Dunnett non avessero alcun fondamento legale. A tempo debito la Railtrack, in effetti, vinceva la controversia, ma la Corte rifiutava di assegnare a Railtrack le loro spese legali causa del loro rifiuto di partecipare alla mediazione. Di conseguenza, è importante capire che, anche se una controversia non è deferita ad ADR, questa è comunque molto importante per il procedimento, particolarmente per quanto riguarda le spese legali. A questo punto avrete notato che non è stato fatto alcun riferimento all'ADR per i procedimenti arbitrali inglesi. Ciò, in quanto non si fa alcun riferimento all'ADR né nell'*Arbitration Act* del 1996 (lo statuto principale della legge inglese che governa lo svolgimento dei procedimenti arbitrali inglesi) e nemmeno nei regolamenti della maggior parte degli organi arbitrali. Parimenti non vi è alcun caso segnalato in cui gli arbitri abbiano punito una parte, in termini di spese legali, perché ha rifiutato di mediare. Il motivo è semplice. Nei procedimenti della High Court di Inghilterra, il giudice, la Corte e i vari servizi di supporto vengono pagati dallo Stato e, quindi, la Corte è pronta ad incoraggiare le parti a risolvere le loro controversie con altri mezzi, senza spendere i soldi pubblici. I procedimenti Arbitrali sono invece finanziati dalle parti stesse e gli organi arbitrali e gli Arbitri non hanno alcun interesse ad incoraggiare vie alternative di risoluzione delle controversie, che significherebbe inevitabilmente meno lavoro e meno reddito per loro stessi. Tuttavia, nonostante questa fondamentale distinzione, l'uso dell'ADR rimane comune nei procedimenti arbitrali inglesi come un mezzo efficace di risoluzione delle controversie e, pertanto, anche le parti e i loro avvocati inglesi spesso deferiscono controversie arbitrali ad ADR. Le parti coinvolte in controversie in Inghilterra dovrebbero quindi essere a conoscenza dell'ADR e dei notevoli benefici che essa possa offrire. L'autore stesso è stato molto recentemente coinvolto in un'importante controversia multi-giurisdizionale, derivante dalla collisione tra la *BOceania* e la *XinTaiHai*, per conto di assicuratori *Hull & Machinery* italiani, che è stata risolta con successo dopo una mediazione tenutasi a Londra. Sicuramente questa non sarà l'ultima esperienza di mediazione in cui le parti che provengono dal mercato italiano conseguono un successo.



avv. Cecilia Vernetti

Studio Legale Camera Vernetti

## Furti di yacht e misure di custodia

I formulari di polizza yacht italiani prevedono generalmente che la copertura non operi in caso di "insufficienza delle misure e/o dei sistemi di ormeggio, di ancoraggio e di protezione dell'unità da diporto stessa e/o del battello di servizio durante la loro giacenza, sia temporanea, sia stagionale, in acqua o a terra". Alcuni formulari in uso presso determinate Compagnie italiane hanno aggiunto nella clausola la previsione relativa all'adozione di misure "di custodia" dell'imbarcazione, in tale modo rendendo ancora più stringenti gli obblighi gravanti sull'assicurato per poter beneficiare della copertura assicurativa. Tali clausole implicano che nei casi, piuttosto frequenti, di furto di un'imbarcazione, l'assicuratore potrà declinare la copertura qualora l'assicurato non abbia affidato l'unità ad un cantiere, sulla base di un regolare contratto di ormeggio che, nel caso di alcune polizze, dovrà includere anche l'adozione da parte del cantiere di misure di custodia e/o guardiania ininterrotta dell'unità. Le clausole in questione sono solitamente interpretate ed applicate con un certo rigore dalla giurisprudenza. Le Corti, infatti, affermano, con indirizzo costante, che tali clausole non possano essere ritenute vessatorie in quanto non introducono una limitazione della responsabilità dell'assicuratore, ma individuano e delimitano l'oggetto del contratto ed il rischio assicurato, con la conseguenza che è onere dell'assicurato fornire la relativa prova, pena la decadenza dall'indennizzo assicurativo (cfr. ad esempio Cass. n. 10290/2001 e Cass. n. 6680/1981). Inoltre, sempre secondo la giurisprudenza, le clausole in questione rappresentano una condizione di assicurabilità, con la conseguenza che la mancata osservanza delle misure di protezione richieste determina la decadenza dell'assicurato dalla copertura, anche in mancanza di nesso di causa tra tale inosservanza e l'evento (si veda in questo senso Tribunale Modena 20.3.1980, in Assicurazioni 1980, II, 204). Va poi evidenziato che, in caso di furto di un'imbarcazione, l'assicuratore che abbia indennizzato il danno potrà esperire l'azione di rivalsa nei confronti del cantiere e/o rimessaggio. I formulari di polizza italiana, infatti, consentono generalmente l'azione di rivalsa, fatto salvo il caso di incendio durante la giacenza e/o i lavori di ordinaria manutenzione o rimessaggio. Il successo dell'azione di rivalsa sarà tuttavia condizionato

dal fatto che l'assicuratore in surroga riesca a dimostrare che il cantiere dove si trovava ormeggiata l'unità avesse assunto anche l'obbligazione di custodia dell'unità stessa. Infatti, secondo l'orientamento maggioritario della giurisprudenza il contratto di ormeggio non presuppone di per sé la custodia del bene, in difetto di un'espressa pattuizione in tale senso tra le parti (cfr. Cass. n. 19201/2011, n. 18419 del 2009 e n. 10484 del 2004). In proposito, secondo il Tribunale di Napoli (n. 10302 del 2011) "Il contratto di ormeggio è un contratto atipico, a forma libera, avente ad oggetto la locazione di una porzione di banchina a cui le parti possono aggiungere l'obbligo di custodire l'imbarcazione. Occorre, dunque, verificare in concreto l'avvenuta, o meno, assunzione di detta obbligazione in capo all'ormeggiatore che, in assenza della prova del caso fortuito, risponderà dei danni causati dal natante ex art. 2051 c.c.". La concreta assunzione dell'obbligo di custodia da parte del cantiere è quindi una circostanza di fatto la cui dimostrazione spetterà di volta in volta all'assicuratore che abbia agito in rivalsa nei confronti del cantiere stesso. Nella pratica può rivelarsi complicato fornire una tale prova, specie nei casi molto frequenti in cui le parti non abbiano stipulato un accordo scritto e il contratto si sia concluso per comportamento concludente. In tali casi può essere necessario ricorrere a elementi presuntivi e/o interpretativi della volontà delle parti, tali da far ritenere che il cantiere abbia assunto anche la custodia dell'unità. Così ad esempio il Tribunale di Napoli con la sentenza del 2011, sopra richiamata, ha ritenuto che "la previsione di un servizio di guardiania delle banchine, fatturato separatamente e in aggiunta al canone di ormeggio comportasse l'assunzione di un obbligo di custodia da parte dell'ormeggiatore". Nello stesso senso si è espresso il Tribunale di Trieste con la sentenza n. 357 del 2006 con cui ha ritenuto che: "quando il contratto di ormeggio dispone, da un lato, l'obbligo di un servizio di sorveglianza diurno e notturno dell'imbarcazione e, dall'altro, che tale servizio non comporta assunzione di alcun obbligo di custodia della medesima, la contraddizione fra le due clausole si risolve ai sensi dell'art. 1370 c.c., nel senso che la custodia rientra nelle prestazioni offerte e, conseguentemente, il custode è responsabile del furto dell'imbarcazione". Infine, la Corte di Appello di Trieste con la sentenza del 7.4.2009 ha ritenuto che "Le assicurazioni pubblicitarie dell'impresa che offre un ormeggio relative alla video sorveglianza delle imbarcazioni e alla presenza sulle banchine di personale armato contiene una implicita assunzione dell'obbligo di custodia con conseguente responsabilità nel caso di furto dell'imbarcazione".

## Brevi

### "PROFILI GIURIDICI DELLA NAUTICA DA DIPORTO"

Si è tenuto il 17 maggio 2013 presso l'Aula G. Sofia del Tribunale di Vallo della Lucania (Salerno) il convegno "Profili Giuridici della Nautica da Diporto" organizzato dall'Ordine degli Avvocati di Vallo della Lucania. La tematica è stata trattata dagli avvocati Alfonso Mignone e Roberto Maffia, esperti locali del settore afferente al Diritto della Navigazione, Trasporti e Turismo. Mignone ha affrontato i profili civilistici con una relazione dal titolo "Il regime assicurativo applicabile alle unità da diporto" nella quale è stata evidenziata la scarsa correlazione tra il Codice della Nautica da Diporto e il Codice delle Assicurazioni oltre alla mancata previsione di un regime di indennizzo diretto in occasione dell'urto tra natanti. Il Legislatore non ha neanche provveduto a specificare se anche imbarcazioni e navi da diporto



possano rientrare in tale regime. Trattasi, dunque, di una occasione persa per disciplinare la materia (già *lex specialis* rispetto a quella del Codice della Navigazione) in

maniera nei suoi aspetti sostanziali e processuali. Si è inoltre discusso circa l'applicabilità o meno del regime prescrizione previsto per le assicurazioni marittime (art. 547 cod.nav.) anche alle azioni di risarcimento derivanti da urto tra unità da diporto. Continuano a nutrirsi dubbi in proposito nonostante recente (e unica) giurisprudenza di merito. A causa del grave lutto che ha colpito il Corpo delle Capitanerie di Porto in occasione della tragedia occorsa nel porto di Genova non è stato possibile trattare degli aspetti penali legati alle violazioni e relative sanzioni in ordine alla circolazione delle unità da diporto. Infine, Maffia ha illustrato il procedimento amministrativo per la concessione demaniale per la realizzazione di strutture dedicate alla Nautica da Diporto, ai sensi del D.P.R. n. 509/1997 quali porti, approdi e punti di ormeggio, evidenziando i termini e le Autorità competenti. Brevi cenni sono stati anche dedicati alle sanzioni previste dal Codice della Navigazione in ordine ai reati di abusiva occupazione del demanio marittimo portuale.



### Ing. ALESSIO GNECCO ELETTO PRESIDENTE di AIPAM

L'Assemblea Generale dei soci AIPAM (Associazione Ingegneri Periti Avarie Marittime) ha provveduto all'elezione dei nuovi componenti del Consiglio Direttivo per il triennio 2013/2016. Sono stati eletti Alberto Annicetti, Marco Calabria, Antonio d'Antonio, Giulio Gennaro, Alessio Gnecco, Giorgio Mattarelli, Pasquale Romano. Il nuovo Consiglio ha deciso di individuare alcuni obiettivi fondamentali, che saranno specificatamente seguiti da un Consigliere Delegato. Il livello di successo nel raggiungimento dei singoli obiettivi sarà verificato grazie al raggiungimento di tappe intermedie. La vitalità di AIPAM è dimostrata dal fatto che gli eletti hanno un'età media appena superiore ai 51 anni e sono quindi nel pieno dell'attività professionale. Inoltre, l'Associazione ha dimostrato di aver ampliato i propri orizzonti dalla data della sua fondazione nel 1995, comprendendo nel Consiglio Direttivo soci operanti a Genova, Napoli e Rotterdam.



dr. Gambattista Poggi

Studio Poggi & Associati

## IVO

Gli istituti che disciplinano il diritto all'informazione nell'ambito del codice doganale comunitario sono principalmente riconducibili alle figure dell'informazione tariffaria vincolante - ITV - e dell'informazione vincolante in materia di origine - IVO - codificate dagli artt. 6, 11 e 12 del codice doganale comunitario e caratterizzate dalla loro autonoma applicabilità e dalla completezza delle formule normative che le regolano. Relativamente all'IVO, con circolare 8/D dell'8 maggio 2013, l'Agenzia delle Dogane ha inteso standardizzare il procedimento di richiesta delle Informazioni vincolanti in materia di origine avendo rilevato che alla medesima pervengono richieste redatte secondo i modelli più disparati, sia direttamente da parte di operatori commerciali che da parte delle strutture territoriali dell'Agenzia. In taluni casi le richieste risultano carenti dei necessari elementi di informazione ai sensi dell'art. 6 delle Disposizioni di applicazione del nuovo Codice Doganale (DAC). Si ricorda, altresì, che, come precisato nella circolare medesima, ai sensi dell'articolo 20 del codice doganale la richiesta di IVO (o di ITV) "è respinta (...): a) qualora sia fatta o sia già stata fatta, presso lo stesso o un altro ufficio doganale, dal o per conto del destinatario di una decisione relativa alle stesse merci e, con riferimento alle decisioni IVO, alle stesse condizioni che determinano l'acquisizione dell'origine; b) qualora la richiesta non si riferisca a un qualsiasi uso previsto della decisione ITV o IVO o a un qualsiasi uso previsto di una procedura doganale." L'informativa in materia di origine risulta vincolante per tutte le amministrazioni doganali dell'Unione europea per un periodo di tre anni dalla data del suo rilascio a condizione che le merci importate o esportate e le circostanze che disciplinano l'acquisizione dell'origine corrispondano sotto tutti gli aspetti con quanto descritto nell'informazione. Come precisato dall'Agenzia delle Entrate, il titolare dell'IVO deve comunque essere in grado di provare e documentare che le merci interessate e le circostanze che hanno conferito a queste il carattere originario

corrispondono alle merci e alle circostanze descritte nell'informazione vincolante con la quale gli operatori economici possono vedere certificata l'origine doganale delle merci importate o esportate per un triennio, con un provvedimento valido in tutti i 27 paesi della UE. Per questi motivi con la circolare in commento l'Agenzia ha inteso disciplinare la procedura per le richieste ed il rilascio delle IVO disponendo che, a far data dalla ricezione delle istruzioni in essa contenute, tutte le richieste di IVO vengano redatte secondo il modello ad essa allegato e contengano obbligatoriamente gli elementi informativi ivi descritti. A livello comunitario i servizi della Commissione europea competenti in materia hanno chiarito che la standardizzazione e l'informatizzazione della procedura di richiesta e rilascio di IVO è stata accantonata, nel quadro dell'esercizio di elaborazione delle nuove Disposizioni di applicazione del nuovo Codice Doganale. Come accaduto con la nota n. 140122 del 2011 per le Informazioni tariffarie vincolanti (ITV), anche le IVO seguono ora una procedura formalmente tipizzata. Tuttavia le IVO presentano un procedimento più complesso e articolato a differenza delle Informazioni Tariffarie Vincolanti (ITV) che sono rilasciabili in 90 giorni. Il rilascio delle Informazioni rimane nella competenza delle strutture centrali, ma sono sempre gli Uffici territoriali che ricevono le istanze e procedono a istruire la pratica per la successiva trasmissione, con i termini di concessione dei provvedimenti che restano fissati in un massimo di 150 giorni. Con l'IVO, infatti, la Dogana certifica non solo l'origine non preferenziale, utile in particolare per l'etichettatura "made in" dei prodotti, ma anche l'origine preferenziale, conferente effettivi vantaggi agli importatori in termini di riduzioni o abbattimenti daziari. Le regole sull'origine preferenziale, però, fanno riferimento non alla disciplina quadro dell'origine non preferenziale, ma a singoli accordi o concessioni unilaterali sottoscritte dalla UE con o in favore di determinati paesi o gruppi di paesi. Trappola, quindi, la rilevante importanza che i richiedenti acquisiscano piena conoscenza della normativa in materia. Infine si fa presente che la richiesta di IVO non può essere accettata non solo se non è conforme al modello di richiesta, ma anche se il richiedente è stato condannato per un reato grave connesso alla sua attività economica, è oggetto di procedura fallimentare o le merci dichiarate nella richiesta siano escluse in base all'articolo 3, comma 2 della Determinazione (armi, stupefacenti, oggetti d'antiquariato, esemplari di fauna e flora protetta, materiale radioattivo, ecc.).

## Principali scadenze fiscali per le imprese dall'1 giugno al 15 luglio 2013

**15-06-13** Emissione e registrazione delle fatture differite relative a beni consegnati o spediti nel mese solare precedente e risultanti da d.d.t. o da altro documento idoneo ad identificare i soggetti tra i quali è effettuata l'operazione.

**17-06-13** Contribuenti Iva mensili: liquidazione e versamento dell'Iva relativa al mese precedente.

**17-06-13** Contribuenti Iva con obbligo di liquidazione mensile/trimestrale che hanno ricevuto le dichiarazioni d'intento rilasciate da esportatori abituali: presentazione della comunicazione dei dati contenuti nelle dichiarazioni d'intento ricevute per le quali le operazioni effettuate senza applicazione di imposta sono confluite nella liquidazione con scadenza 17 giugno 2013

**17-06-13** Per i sostituti di imposta: versamento ritenute alla fonte sui redditi di lavoro dipendente e assimilati corrisposti nel mese precedente; versamento della rata dell'addizionale regionale dell'Irpef trattenuta ai lavoratori dipendenti e pensionati sulle competenze del mese precedente; versamento ritenute alla fonte su redditi di lavoro autonomo e/o su redditi da provvigione corrisposti nel mese precedente.

**17-06-2013** Versamento saldo IRES, IRAP, IRPEF ed addizionale comunale IRPEF per l'anno d'imposta 2012 e primo acconto per l'anno d'imposta 2013.

**17-06-2013** Versamento saldo addizionale regionale IRPEF per il periodo d'imposta 2012.

**25-06-13** Operatori intracomunitari con obbligo mensile: presentazione degli elenchi riepilogativi (INTRASTAT) delle cessioni e/o acquisti intracomunitari di beni nonché delle prestazioni di servizi intracomunitari effettuati nel mese precedente in via telematica all'Agenzia delle Dogane oppure all'Agenzia delle Entrate sempre mediante invio telematico.

**30-06-13** Soggetti passivi Iva che abbiano effettuato operazioni con operatori economici aventi sede, residenza o domicilio negli Stati o territori a regime fiscale privilegiato (Paesi c.d. "black-list") individuati dal D.M. 04/05/1999 e dal D.M. 21/11/2001, come modificati dal D.M. 27/07/2010: Comunicazione mensile delle cessioni di beni e delle prestazioni di servizi di importo superiore a euro 500 effettuate e ricevute, registrate o soggette a registrazione, nei confronti di operatori economici aventi sede, residenza o domicilio in Paesi c.d. "black-list" in via telematica all'Agenzia delle Entrate..



# Lex Trasporti

Mensile di diritto divulgativo



Siamo noi.