

# LexTrasporti

Mensile di diritto divulgativo

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

**Comitato di redazione:** Daniela Aresu, Guglielmo Camera, Simona Coppola, Daniela D'Alauro, Francesca D'Orsi, Margherita Pace, Claudio Perrella, Fabio Pieroni, Barbara Pozzolo, Chiara Raggi, Andrea Tracci.

## Alea iacta est

il primo mensile di diritto divulgativo  
del mondo dei trasporti

**Ebbene si!** È nato il primo mensile italiano di diritto divulgativo del mondo dei trasporti. LexTrasporti è una pubblicazione periodica indipendente, a diffusione gratuita e, al momento, esclusivamente elettronica. Inizia con l'entusiasmo e l'energia che caratterizza la partenza di un "viaggio", ma anche con la consapevolezza che questa nostra iniziativa può confermare di avere successo perché il suo format è studiato per continuare ad avvicinare il "il mondo del diritto" agli Operatori e, se ci riusciremo, anche gli Operatori al "mondo del diritto". LexTrasporti è una iniziativa che nasce da un giovane gruppo di avvocati ed esperti giuristi Daniela Aresu, Guglielmo Camera, Simona Coppola, Daniela D'Alauro, Margherita Pace, Claudio Perrella, Fabio Pieroni, Barbara Pozzolo, Chiara Raggi, Andrea Tracci, Cecilia Verneti e dal sottoscritto che, da appassionato e da creativo "non-giurista", cerca sempre di dare il giusto entusiasmo e di proporre una linea redazionale su temi e accadimenti di attualità e/o di interesse. Dal punto di vista tecnologico, la nostra rivista è ottimizzata per essere utilizzata da tutte le diverse

piattaforme internet con i principali visualizzatori ed i diversi hardware, oltre ad essere accessibile e consultabile con grande facilità anche dai più recenti apparati, ovvero i tablet dei diversi produttori ed i principali smartphone. Abbiamo voluto LexTrasporti così, per renderla semplice ed accessibile a tutti, così come riteniamo debba esserlo nei contenuti. Abbiamo le idee chiare di ciò che desideriamo presentare ai nostri lettori e, soprattutto, il nostro impegno è orientato a comporre una rivista che presenti al mondo degli operatori un prodotto di facile leggibilità, interattivo, utile per presentare ed approfondire alcuni argomenti di attualità sotto il profilo giuridico. Ci tengo a ribadire che non siamo, e non vogliamo essere, un mensile o una pubblicazione esclusivamente per Giuristi o per il mondo del diritto. Soprattutto, non vogliamo sostituirci ai prestigiosi mensili di diritto scientifico ma ci piace pensare che, con le nostre informazioni e proposte, possiamo arrivare ad essere, come già siamo stati, di propulsione e pungolo ad iniziative, ma soprattutto che possiamo contribuire al miglioramento della consapevolezza delle tante

figure che gravitano in questa infinita e bellissima galassia del mondo dei trasporti. Pare che nel mondo "glassato" si ami sottolineare che "chi non fa non disturba mentre chi fa da fastidio", ma non ci preoccupa perché ci piace fare, e se poi disturberemo qualcuno ce ne scusiamo, ma siamo convinti che si possa innovare, attraverso la continua informazione, un modello di conoscenza, cominciando dalla trasparenza e dalla comunicazione. Questo è il primo numero. Il secondo sarà più ricco e completo grazie ai nuovi contributi che ci attendiamo dalle rubriche che partiranno dal prossimo numero, grazie

anche all'inserimento e all'apporto di nuovi redattori che ampliaranno lo spettro di argomenti coperti dalla nostra pubblicazione. Come funzionerà questa nostra pubblicazione? In modo molto semplice: verrà pubblicato sul sito [www.lextrasporti.com](http://www.lextrasporti.com) la rivista completa e, negli spazi dei redattori, i loro singoli articoli con tutta la documentazione di supporto. Inoltre abbiamo predisposto una mailing list a cui è possibile iscriversi gratuitamente e che consentirà di essere aggiornati dell'uscita delle nostre pubblicazioni. In ultimo, LexTrasporti è assolutamente gratuita e non ha alcun costo per colui che la riceve e che può far circolare nell'ambito della sfera delle sue conoscenze. Aspettiamo i Vostri commenti !!

Luca Florenzano  
(Direttore Responsabile)

### Indice

pag.

**Costi Minimi: Ora deciderà la Consulta**

*Gli sviluppi del caso "West Tankers"*

**La normativa**

*Novità in materia di dichiarazioni  
Sommarie di uscita*

**I diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario**

*Il caso "Enrica Lexie"*

**Le clausole vessatorie**

*Estratto dal Diritto dei Trasporti*

**Mediazione Obbligatoria: incostituzionale? Sì ... No ... Forse ?**

*Il caso "Paiwan Wisdom"*

**I danni "non riparati" e la loro risarcibilità**

**Le nostre segnalazioni**





avv. Andrea Tracci  
Studio Legale TDP

## Costi Minimi: Ora deciderà la Consulta

Cominciamo dal riassunto dell'ultima puntata. Come si ricorderà, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, con il Parere n. 0022066 del 5.03.2012 (*"relativo alle determinazioni dell'Osservatorio sulle attività di autotrasporto adottate in data 2 novembre e 14 dicembre 2011 e al decreto dirigenziale n. prot. 234 del 22 novembre 2011 adottato dalla Direzione Generale per il Trasporto Stradale e l'Intermodalità presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti"*), esprimeva le proprie (negative) valutazioni in ordine all'impianto normativo dei c.d. "costi minimi" di cui all'art. 83-bis della legge 133/2008 e successive modificazioni, ritenendolo lesivo del generale principio della libera concorrenza. La critica dell'Antitrust si incentrava, in particolare, sulle modalità con cui l'organismo deputato alla determinazione dei predetti costi minimi (ovvero l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto incardinato in seno alla *Consulta Generale* per l'autotrasporto e la logistica, massimo organo consulenziale del Ministero dei Trasporti in materia), aveva operato, finendo – a detta dell'AGCM – con l'aver, di fatto, fissato prezzi o tariffe per i servizi di autotrasporto, in contrasto, tra l'altro, con l'art. 3 della legge 148/2011. Così si esprimeva l'Antitrust al riguardo: *"Preso conoscenza di tali atti, l'Autorità intende dunque esercitare i propri poteri ai sensi del predetto art. 21-bis della legge n. 287/1990. Al riguardo si considera come le determinazioni dell'Osservatorio e il decreto dirigenziale del Ministero sopra citati risultino in contrasto con i principi e le disposizioni di tutela della concorrenza a livello nazionale e comunitario, in quanto dispongono un'artificiosa fissazione di prezzi minimi per le attività di autotrasporto che, senza offrire alcuna fondata parametrizzazione a istanze proprie della sicurezza stradale, corrispondono di fatto all'introduzione di tariffe obbligatorie sull'intero territorio nazionale, con significativi effetti anche con rispetto al commercio tra Stati membri dell'Unione europea ... [Esse determinazioni] **non rappresentano in concreto uno strumento idoneo a garantire standard qualitativi e di sicurezza nella fornitura dei servizi di autotrasporto**, limitandosi ad irrigidire e sottrarre alla libera contrattazione delle parti una serie significativa di condizioni contrattuali in relazione alle quali – nell'ovvio rispetto degli obblighi di legge in materia di sicurezza, presidiati del resto da quanto già stabilito all'art. 4 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 – dovrebbero invece tipicamente esplicitarsi le ordinarie dinamiche*

*concorrenziali: tutto ciò, merita segnalare, in vista di un aumento di efficienza di un settore che risulta fondamentale per la competitività del sistema produttivo nel suo complesso. ... Al contrario, l'applicazione di quanto stabilito dal citato art. 83-bis a mezzo delle determinazioni dell'Osservatorio – un organo della Consulta la cui composizione risulta caratterizzata dall'ampia presenza di rappresentanti di associazioni di categoria – comporta un regime amministrato dei prezzi estremamente pervasivo, addirittura con interventi operanti su base mensile per la fissazione di determinate voci di costo. ... Alla luce di quanto sin qui considerato, l'Autorità rileva come gli atti del presente parere siano basati su una normativa che risulta in contrasto con i principi fondamentali della disciplina comunitaria e, in quanto tale, è disapplicabile".* Queste, dunque, le conclusioni dell'Autorità: *"Pertanto, l'Autorità invita le amministrazioni destinatarie del presente parere, sulle quali grava l'obbligo di disapplicazione, a porre in essere le misure ritenute più opportune e adeguate a ripristinare corrette dinamiche concorrenziali rispetto alle attività di autotrasporto di merci per conto terzi, a partire dalla revoca delle determinazioni e del decreto dirigenziale sopra citati".* Quindi, l'Antitrust aveva formalmente chiesto al Ministero di revocare le determinazioni assunte dall'Osservatorio. Ma, in realtà, il Ministero non aveva fatto altro che adempiere ad una disposizione di legge, e precisamente quella secondo la quale: *"l'Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'articolo 6, comma 1, lettera g), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 284, determina i costi minimi".* E la difesa del Ministero, affidata alla nota prot. 0011466 del 21.03.2012 del capo di gabinetto del Ministero dello Sviluppo Economico nonché del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Cons. Mario Torsello, come noto, non è tardata. Torsello replica all'Antitrust argomentando come l'intervento dei pubblici poteri nel settore serva a *"correggere le anomalie del mercato"* e non sia certo *"in funzione dell'interesse di una determinata categoria economica"*. Il Ministero ricorda come il settore dell'autotrasporto in realtà già sconti *"... grave carenze strutturali dal lato dell'offerta, polverizzata e sovradimensionata, che di per sé rende problematica la competitività e la forza contrattuale delle imprese di fronte alla committenza, e quindi la loro stessa possibilità di sopravvivere nel mercato ..."*, e che dunque si tratta di un caso in cui *"... l'intervento dei pubblici poteri si giustifica in funzione della tutela di un interesse pubblico volto a correggere le anomalie del mercato dell'autotrasporto ..."*. Ricorda altresì che l'autotrasporto è stato già riformato e liberalizzato a partire dai decreti legislativi 286 e 284 del novembre 2005, *"sia sul versante delle tariffe, con l'abrogazione del sistema delle tariffe a forcella"*, sia, *"sul versante dell'eliminazione di barriere all'entrata nel mercato"* e che, da quel momento, *"... lo scopo degli interventi normativi ... è stato quello di evitare che la liberalizzazione e l'apertura alla concorrenza si riflettessero negativamente sulla sicurezza"*. E tra questi interventi c'è appunto l'art. 83-bis. Se il Parlamento – si legge sempre nella nota del Ministero – avesse voluto abrogarlo lo avrebbe fatto quando, con la legge 148/2011 (la famigerata Manovra-Bis dell'agosto 2011), lo ha invece riformato (cfr. Art. 7-bis: *Modifiche all'articolo 83-bis del decreto-legge n. 112 del 2008-1*. All'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto

2008, n.133, sono apportate le seguenti modifiche: a) al comma 4, secondo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: *"... sono sottoposti al parere preventivo della predetta Consulta generale e pubblicati con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, ai fini della loro entrata in vigore"*). Ma non lo ha fatto perché quel riferimento contenuto nella stessa legge *"all'abrogazione delle restrizioni nell'imposizione dei prezzi minimi"* non ha nulla a che vedere con i costi minimi. Infatti, un conto è la formazione (e la fissazione) di un prezzo, altra la determinazione di un costo al di sotto del quale è ritenuto illecito andare. Riferisce testualmente la nota: *"... L'espressione usata ('prezzo'), il cui significato è univoco, induce a ritenere che la legge 148/2001 non incida in alcun modo sull'art. 83-bis, che invece detta il criterio in base al quale, nel contratto di trasporto, il corrispettivo a favore del vettore deve essere tale da consentire almeno la copertura dei costi minimi di esercizio ... Esula infatti dal concetto di "costo minimo" qualsiasi riferimento ad un margine di profitto (concetto invece estraneo nel termine "prezzo"), né d'altra parte la norma fa riferimento a criteri di determinazione, anche indiretti, di tale margine ... L'art. 83-bis, infatti non parla di prezzi o tariffe, ma assai più correttamente di costi, quale limite minimo al di sotto del quale il corrispettivo non può scendere, senza con ciò compromettere la copertura di spese di esercizio vitali per l'esistenza stessa dell'impresa, con la conseguenza che ne sarebbero compromessi i livelli di sicurezza, perché le imprese, per coprire tali spese, potrebbero essere indotte a non rispettare la normativa sui tempi di guida e di riposo e le norme sull'efficienza dei veicoli ..."*. Altro discorso, prosegue il Ministero, è l'eventualità che il mercato tenda spontaneamente ad uniformarsi ai valori dei costi minimi definiti dall'Osservatorio, ma tale ipotesi non può costituire un argomento a sostegno dell'illegittimità delle determinazioni dell'Osservatorio e dello stesso art. 83 bis su cui le prime sono fondate. E conclude, infine, Torsello, che *"... siccome il confronto con la committenza si è fin troppo inasprito ... sono stati avviati approfondimenti tecnici con tutti i soggetti interessati, finalizzati a verificare la possibilità di una semplificazione della norma sopra citata, che ne renda più agevole l'applicazione"*. Quindi: piena legittimità dei costi minimi, semmai saranno da ridefinire le modalità di elaborazione dei dati da parte dell'Osservatorio. Questa la posizione del Ministero e del Governo, che pur si è detto pronto a recepire ogni eventuale decisione del TAR Lazio, a cui, come noto, già è stato chiesto di decidere se i costi minimi siano compatibili, o meno, con la normativa comunitaria. Ma ora, oltre alla giustizia amministrativa, un'altra scure sembra abbattersi sulla normativa in questione, sospettata, quanto meno ad avviso del Tribunale di Lucca, addirittura di illegittimità costituzionale. La predetta curia, infatti, con ordinanza emessa in data 11 febbraio 2013, ha rimesso gli atti alla Consulta all'esito della valutazione di compatibilità dell'articolo 83-bis con gli articoli 96 e 106 del Trattato UE, nonché di possibile contrasto della predetta norma con gli articoli 3 e 41 della Costituzione. In realtà, in relazione al primo profilo, quello della compatibilità con la normativa comunitaria, il Giudice ha già escluso il contrasto tra quanto dettato dalla normativa italiana e quella 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 forcella" di cui alla legge 298/1974 (cause C-96/94 e 38/97 – sentenze Centro Servizi Spediporto e Alibrandi). Ma qui sta la prima contraddizione in cui sembra essere incorso il Tribunale toscano, poiché la dichiarata compatibilità della norma in esame con l'ordinamento Comunitario dovrebbe far propendere per la costituzionalità della stessa, posto che l'art. 10 della Costituzione Italiana prevede che "l'ordinamento giuridico italiano si conforma alle norme del diritto internazionale generalmente riconosciute", ed anche considerata la preminenza del diritto comunitario su quello interno (anche di rango costituzionale), formalmente dichiarata dalla Corte di Giustizia Europea già a far data dal 9 marzo 1978, con l'emissione della nota sentenza relativa al caso Simmenthal (causa 106/77). Inespugnabilmente diverse, invece, le conclusioni rese in merito alla questione di legittimità costituzionale dell'articolo 83-bis D.L. 112/2008, dichiarata, come detto, rilevante e non manifestamente infondata. A giudizio del Tribunale di Lucca, l'art. 83 bis sarebbe, invece, in contrasto, in particolare, con la previsione generale dettata dall'art. 41 della Costituzione, a tenore del quale, come è noto: "L'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana. La legge determina i programmi e i controlli opportuni perché l'attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali", e ciò sotto un duplice profilo: 1) in primo luogo, perché il predetto sistema tariffario non garantirebbe il rispetto delle norme del Codice della Strada e di quelle sulla sicurezza sul lavoro; 2) in secondo luogo, perché l'introduzione di tariffe minime violerebbe il principio di ragionevolezza, poiché a fronte di una sicura limitazione della libertà d'iniziativa economica e della libertà di concorrenza, "... nessuna certezza è data dal fatto che il sistema tariffario minimo garantisca la sicurezza stradale". La normativa in esame, sempre secondo il Tribunale di Lucca, violerebbe pure il principio d'eguaglianza di cui all'articolo 3 della Costituzione, realizzando una discriminazione tra i trasporti internazionali e quelli in regime di cabotaggio, posto che a quest'ultimi non si applicherebbero le limitazioni e restrizioni previste dall'articolo 83-bis, "con conseguenti rischi per gli stessi autotrasportatori stabiliti in Italia, costretti a subire una concorrenza alla quale, vincolati dai minimi tariffari, non potrebbero resistere". Entrambe le motivazioni, paiono, invero, poco convincenti, perché la determinazione dei costi minimi – come detto già ritenuta legittima ed ammissibile a livello di diritto Comunitario (che, come detto, prevale anche sulle norme interne di rango costituzionale) – è comunque in totale armonia con il dettato

costituzionale di cui all'art. 41 Cost., in quanto palesemente volta a tutelare un interesse pubblico-economico garantendo al contempo la sicurezza, contrariamente a quanto ritenuto dal Giudice lucchese. Sul punto occorre, infatti, sgomberare finalmente il campo da una ipocrisia di fondo relativa al tema della sicurezza: il motivo reale del mantenimento dei costi minimi è di natura prettamente economica e di tutela di un interesse pubblico(-economico). I costi minimi possono, infatti, nel breve periodo (naturalmente in previsione di un loro progressivo superamento) consentire un recupero di competitività per un comparto che già soffriva, ed oggi - nella crisi - soffre ancor di più, ma che è strategico e cruciale nel nostro Paese, perché, si sa, tutta l'economia, con nessuna eccezione, è legata al sistema dei trasporti. E se un settore è strategico va monitorato, salvaguardato, messo in sicurezza, ed incentivato ad evolvere verso la maggiore efficienza possibile. L'effetto, non secondario ma derivato, sarà un mercato più sano e dunque più immune da derive, e dove vi sarà quindi più legalità e sicurezza. In altre parole, è l'aspetto economico che prevale su quello legalitario: l'autotrasporto va aiutato con queste (ed altre)



misure perché possa fortificarsi. Questo non significa alterare la concorrenza (non c'è un mercato che nel nostro Paese ne abbia di più!), ma semmai riequilibrare un settore che non riesce più a sostenersi. Questo è il motivo di *ordine pubblico-economico* che semmai giustifica l'adozione – o il mantenimento – di misure di perequazione dei rapporti contrattuali, garantendo al contempo la sicurezza sulle strade, dove tutti noi viaggiamo! Al proposito, si ricorda che lo stesso Decreto Legge 13 agosto 2011, n. 138 (convertito con modificazioni dalla L. 14 settembre 2011, n. 148, in G.U. 16/09/2011, n. 216), già disponeva che: "... **Singole attività economiche possono essere escluse, in tutto o in parte, dall'abrogazione delle restrizioni [tra cui viene considerata...] "h) quali l'imposizione di prezzi minimi (...); qualora: ... a) la limitazione sia funzionale a ragioni di interesse pubblico ... e b) la restrizione rappresenti un mezzo idoneo, indispensabile e, dal punto di vista del grado di interferenza nella libertà economica, ragionevolmente proporzionato all'interesse pubblico cui è destinata", sicché addirittura il legislatore, pur nell'ottica di perseguire la massima liberalizzazione di ogni mercato, si è espressamente riservato di individuare settori in**

cui è possibile, addirittura, determinare costi minimi imposti, se ciò risponde ad esigenze di tutela pubblica. I costi minimi dell'art. 83-bis non vogliono arrivare a tanto, ma almeno costituire una linea di sbarramento rispetto a pratiche concorrenziali di ribasso, che vanno inevitabilmente a discapito della correttezza e della legalità. Del resto, l'art. 83-bis oggi rappresenta la naturale evoluzione del sistema di liberalizzazioni instaurate dal Decreto Legislativo 286/2005, il cui art. 4 espressamente prevedeva (e prevede ancora oggi) che i corrispettivi per i servizi di trasporto di merci su strada sono determinati dalla libera contrattazione delle parti [ma] **che sono nulle le clausole dei contratti di trasporto che comportano modalità e condizioni di esecuzione delle prestazioni contrarie alle norme sulla sicurezza della circolazione stradale**". Cosa si intendeva con questa disposizione *se non* che deve esistere la salvaguardia di una soglia minima di costo, oltre la quale sicuramente non sono più garantiti i livelli di economicità dell'azienda, di legalità e sicurezza sulla strada? Quindi, cosa potrà dire la Consulta se non che la norma incriminata si giustifica nell'ottica di garantire ai vettori la copertura economica necessaria ai fini di consentire, di fatto, il rispetto delle norme del Codice della Strada e di quelle sulla sicurezza sul lavoro che, diversamente, rischierebbero di restare disattese? E cos'altro potrà la Corte dire circa la asserita violazione del principio di uguaglianza di cui all'art. 3 della Costituzione in merito ai trasporti in cabotaggio, se non che la motivazione addotta dal Tribunale di Lucca paragona situazioni palesemente diverse e regolate da norme differenti, quali il trasporto nazionale (regolato dalla legge italiana) ed il trasporto internazionale in regime di cabotaggio (già regolato da norme internazionali, Reg. CE n. 1072/2009) in relazione al quale nessun intervento è ammissibile da parte del legislatore nazionale? Il ragionamento *a contrario* del Giudice lucchese - secondo cui l'applicazione dei costi minimi rischierebbe di creare disuguaglianze tra vettori italiani e vettori stranieri che operano in regime di cabotaggio - è del resto palesemente inconsistente laddove, in particolare, si fonda esclusivamente sul principio di eguaglianza in senso "formale", ignorando palesemente l'eguaglianza "sostanziale" parimenti tutelata dalla norma costituzionale, secondo cui situazioni diverse devono essere trattate in modo diverso (ed infatti sono stati ritenuti ammissibili e costituzionalmente legittimi, ad esempio, i divieti biennali relativi al cabotaggio per i vettori stabiliti in Romania e Bulgaria). Sempre sulla base del principio di uguaglianza (in senso sostanziale) sancito dall'art. 3 della Costituzione, devono ritenersi costituzionali tutte quelle norme che sostengono maggiormente lo sviluppo economico di aree o settori svantaggiati, come l'art. 83-bis appunto mira a fare. Nessuna violazione quindi, né a livello Comunitario, come espressamente riconosciuto anche dallo stesso Giudice lucchese, ma neppure a livello costituzionale sembra dunque palesarsi nella specie, vista la compatibilità della norma in questione con gli artt. 3 e 41 della Costituzione.



avv. Claudio Perrella

Studio Legale LS LexJusSinacta

## Gli ultimi sviluppi del caso “West Tankers”

Il caso “West Tankers” continua a dare origine (soprattutto sul fronte inglese) ad una serie di pronunce rilevanti, destinate ad avere ricadute senza dubbio significative in futuro. I fatti sono ormai noti. Il contenzioso trae origine da un sinistro verificatosi nel 2000 a seguito della collisione della nave Front Comor con una banchina del terminal ERG nel porto di Augusta, nel corso di operazioni di sbarco di un carico di idrocarburi. Il *charter party* stipulato tra gli armatori ed ERG conteneva una clausola compromissoria in favore di arbitrato a Londra, e la ricevitrice/noleggiatrice promuoveva dunque arbitrato per conseguire il risarcimento dei danni non indennizzati dai propri assicuratori (per effetto della franchigia di polizza). Gli assicuratori invece agivano (nel 2003, successivamente alla instaurazione del procedimento arbitrale) deducendo la responsabilità extracontrattuale di West Tankers e promuovendo un giudizio innanzi al Tribunale di Siracusa per conseguire il risarcimento dei danni indennizzati ad ERG (pari a quasi 16 milioni di euro).

Gli armatori si costituivano eccependo il difetto di giurisdizione del giudice italiano, per effetto della clausola compromissoria contenuta nel *charter party*. In seguito West Tankers conseguiva una *anti suitinjunction* con la quale veniva intimato agli assicuratori di ERG di astenersi dal proseguire il giudizio in Italia. L'*injunction* era oggetto di impugnazione innanzi alla House of Lords, che sottoponeva questione pregiudiziale di compatibilità delle *anti suitinjunctions* con il Regolamento CE del Consiglio n. 44/01. La Corte il 10 febbraio 2009, nel proc. C 85/07, sanciva la incompatibilità delle *injunctions* con il sistema tracciato dal Regolamento Bruxelles I. Nel frattempo la Commercial Court su istanza di West Tankers aveva esteso la lite

all'accertamento delle richieste risarcitorie oggetto del processo promosso a Siracusa dagli assicuratori, nei cui confronti West Tankers proponeva domanda di accertamento negativo della propria responsabilità in relazione al sinistro, e formulava domande volte a dichiarare l'obbligo degli assicuratori di deferire in arbitrato la lite relativa all'esistenza di valida surrogazione, ad inibire la continuazione del processo italiano, ed accertare la responsabilità delle assicuratrici per i danni derivanti dalla violazione della clausola compromissoria, ossia le spese sostenute per il contenzioso in Italia, e la somma che West Tankers sarebbe stata eventualmente condannata a corrispondere in virtù della decisione italiana, qualora superiore rispetto a quella statuita dagli arbitri. Con lodo parziale del 14 maggio 2008 gli arbitri si limitavano ad accogliere le prime due domande; successivamente veniva esclusa la responsabilità di West Tankers nei confronti di ERG, ma veniva però differita la decisione sulla richiesta di risarcimento dei danni. Veniva infine pronunciato il lodo conclusivo del procedimento arbitrale a Londra, che escludeva la responsabilità (sia in via contrattuale sia in via extracontrattuale) dell'armatore per la collisione, senza però pronunciarsi sulla richiesta di risarcimento.

Si è giunti così alla sentenza del 4 aprile 2012 con cui il giudice Flaux ha concluso che il Collegio arbitrale aveva errato nell'escludere la propria competenza riguardo alla richiesta di risarcimento dei danni per la violazione della clausola compromissoria. Alla luce di tale pronuncia, dunque, qualora una parte agisca in giudizio innanzi al giudice nazionale in presenza di una

compromissoria. È piuttosto evidente che le Corti inglesi si stanno abbastanza rapidamente riappropriando dello spazio ridimensionato con le pronunce della Corte di Giustizia, con decisioni che hanno il chiaro fine di scoraggiare il sorgere di giudizi ordinari in presenza di una clausola compromissoria in favore di arbitrato nel Regno Unito. Restano però parecchi punti non risolti, ed è facile immaginare che sorgeranno nel prossimo futuro questioni alquanto complesse. In primo luogo, è evidente che la possibilità che gli arbitri decidano senza attendere il pronunciamento del giudice ordinario preventivamente adito porta con sé l'inevitabile rischio che vi siano giudicati contrastanti sotto il profilo della giurisdizione e/o sul merito. Tale rischio è particolarmente forte soprattutto alla luce del fatto che gli arbitri inglesi valuteranno spesso con maggiore flessibilità (e talora con un *favor arbitrati* estremo) la validità della clausole compromissorie su cui si fonda il procedimento arbitrale, rispetto alla valutazione dei giudici nazionali chiamati a pronunciarsi sul punto. La conseguenza, in tal caso, è che vi saranno pronunce antitetiche in punto validità ed efficacia della clausola compromissoria, ed evidentemente potranno esservi pronunce antitetiche anche sul merito. Altro aspetto problematico è quello della individuazione e determinazione dei danni che la parte che si ritenga lesa dal mancato rispetto della clausola compromissoria può chiedere vengano liquidati dagli arbitri. Potrà trattarsi di regola delle spese relative al procedimento innanzi al giudice adito, ma sembra decisamente più discutibile che il danno possa consistere (come richiesto da West

Tankers) nella differenza tra quanto eventualmente statuito dagli arbitri e quanto riconosciuto in sentenza, poiché in tal caso il contrasto di giudicati sul merito del contenzioso sarebbe particolarmente stridente, e parimenti vistoso il *vulnus* all'intento armonizzatore perseguito con il Regolamento 44/2001 ed a più riprese affermato dalla Corte di Giustizia.

Non solo, ma la possibilità che si possa chiedere agli arbitri la condanna della propria controparte ai danni nascenti dall'avvio di un giudizio in spregio della clausola compromissoria impone di chiedersi se una simile domanda rientri nell'alveo del procedimento arbitrale delineato dalla clausola compromissoria che si assume violata, al punto che è lecito immaginare che possa prendere piede una prassi

nel senso della modifica del testo delle clausole compromissorie al fine di includervi - e attribuire alla competenza degli arbitri - anche le azioni volte al conseguimento dei danni nascenti dalla violazione dell'obbligo di deferire ogni contenzioso in arbitrato.





avv. Daniela Aresu  
Studio Legale Aresu

## La normativa

**DIRETTIVA 2012/34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GUUE L. 343 del 14/12/2012).**

L'Unione Europea propone un nuovo quadro normativo per migliorare competitività ed efficienza del trasporto ferroviario, nella consapevolezza che le ferrovie rappresentano un elemento vitale nel settore dei trasporti in un'ottica di mobilità sostenibile. Attualmente si sta attraversando in molti Paesi Europei una fase di declino del trasporto ferroviario, nell'alternativa tra una ristrutturazione del mercato ferroviario o l'accettazione - come dice SiimKellas, Vice Presidente della Commissione Europea - di un inarrestabile declino in base al quale le ferrovie sono in Europa un "giocattolo lussuoso per pochi Paesi ricchi e sono un lusso non sostenibile per la gran parte degli altri che hanno scarsità di risorse pubbliche". Vero è che già nel Libro bianco del 2011 sui trasporti si invocava un potenziamento del trasporto ferroviario data la difficoltà di ridurre la dipendenza dal petrolio in altri settori. La direttiva 2012/34/UE, istitutiva di uno spazio ferroviario europeo unico, potenzia le disposizioni esistenti in materia di concorrenza, rafforza il potere delle autorità nazionali di regolamentazione, migliora il quadro degli investimenti nel settore ferroviario e garantisce un accesso più equo all'infrastruttura ferroviaria e ai servizi ferroviari. Il quadro normativo proposto si basa essenzialmente su alcuni punti essenziali:

1. Gestione delle imprese ferroviarie secondo principi commerciali, anche a prescindere dalla loro proprietà.
2. Separazione tra gestione dell'infrastruttura e fornitura dei servizi di trasporto. Questo è uno dei cardini. La Commissione propone di rafforzare il ruolo dei gestori dell'infrastruttura in modo che essi abbiano il controllo di tutte le funzioni centrali della rete ferroviaria, dividendo però, sotto il profilo operativo e contabile, i gestori dell'infrastruttura da tutti gli operatori che assicurano la circolazione dei treni. Ciò è essenziale per eliminare i potenziali conflitti di interesse e garantire a tutte le imprese un libero accesso al mercato.
3. Libertà di accesso per le imprese ferroviarie all'infrastruttura ferroviaria in tutti gli stati membri per tutti i tipi di servizio di trasporto ferroviario, di merci e di persone. Il termine per conformarsi alle disposizioni della Direttiva è fissato al 16 giugno 2015.

**DIRETTIVA 2012/32/UE della COMMISSIONE del 25 ottobre 2012 recante modifica della direttiva 96/98/CE del Consiglio sull'equipaggiamento marittimo (GUUE L 312 del 10/11/2012.)**

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1082/2012 DELLA COMMISSIONE del 9 novembre 2012 recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010 per quanto riguarda la convalida della sicurezza dell'aviazione civile UE (GUUE L 324 del 22/11/2012)**

**LEGGE 14 gennaio 2013, n. 5 - Adesione della Repubblica Italiana alla Convenzione delle Nazioni Unite sulle immunità giurisdizionali degli Stati e dei loro beni, fatta a New York il 2 dicembre 2004, nonché norme di adeguamento all'ordinamento interno. (13G00023) (GU n.24 del 29-1-2013) Entrata in vigore del provvedimento: 30/01/2013.**

L'Italia aderisce alla Convenzione delle Nazioni Unite sulle immunità giurisdizionali degli Stati e dei loro beni, fatta a New York il 2 dicembre 2004. Tra i punti più importanti: la prevalenza del giudicato della Corte internazionale di fronte alle decisioni dei Tribunali nazionali; i casi e le materie in cui gli Stati si comportano come soggetti privati; le procedure di notifica di atti giudiziari ad altri Stati. La Convenzione si applica all'immunità giurisdizionale di uno Stato e dei suoi beni davanti ai tribunali di un altro Stato. Uno Stato attua l'immunità degli Stati, prevista nella convenzione, astenendosi dall'esercitare la sua giurisdizione in un procedimento davanti ai propri tribunali contro un altro Stato e, a tal fine, vigilando affinché i suoi tribunali decidano d'ufficio che l'immunità dell'altro Stato sia rispettata. E' previsto che lo Stato possa prestare espresso consenso all'esercizio della giurisdizione nei suoi confronti ma tale consenso deve essere prestato o mediante accordo internazionale, o mediante contratto scritto o dichiarazione resa davanti al Tribunale. Un procedimento davanti a un tribunale di uno Stato è considerato promosso contro un altro Stato quando quest'ultimo: a) è citato come parte nel procedimento; b) non è citato come parte nel procedimento, ma il procedimento è di fatto mirato a recare pregiudizio ai suoi beni, diritti, interessi, o attività. Sono poi previste una serie di ipotesi in cui l'immunità giurisdizionale non può essere invocata. Ai fini che qui interessano rileva l'ipotesi delle Navi di cui uno Stato è proprietario o esercente. In tal caso, lo Stato non può invocare l'immunità giurisdizionale davanti a un tribunale di un altro Stato, competente in materia, in un procedimento concernente l'esercizio di tale nave se, nel momento in cui si è verificato il fatto che ha dato luogo all'azione, la nave non era utilizzata a scopi di servizio pubblico non commerciali. La disposizione non si applica né alle navi da guerra e alle navi ausiliarie né alle altre navi di cui uno Stato è proprietario o esercente e che attualmente sono utilizzate esclusivamente a scopi di servizio pubblico non commerciali. Sempre che gli Stati interessati non convengano diversamente, uno Stato non può invocare l'immunità giurisdizionale davanti a un tribunale di un altro Stato, competente in materia, in un procedimento concernente il trasporto di carico a bordo di una nave di cui uno Stato è proprietario o esercente se, nel momento in cui si è verificato il fatto che ha dato luogo all'azione, la nave non era utilizzata a scopi di servizio pubblico non commerciali; la disposizione non si applica né a un carico trasportato a bordo delle navi né a un carico di cui uno Stato è proprietario e che è utilizzato o destinato a essere utilizzato esclusivamente a scopi di servizio pubblico non commerciali. Gli Stati possono invocare tutti i mezzi di difesa, prescrizione e limitazione di responsabilità di cui

possono prevalersi le navi e i carichi privati e i loro proprietari. La Convenzione entrerà in vigore trenta giorni dopo la data del deposito del trentesimo strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione presso il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

**DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 21 gennaio 2013- Modifica al decreto 5 agosto 2008, concernente l'imposizione di oneri di servizio pubblico sulle rotte Alghero-Roma Fiumicino e viceversa, Alghero-Milano Linate e viceversa, Cagliari-Roma Fiumicino e viceversa, Cagliari-Milano Linate e viceversa, Olbia-Roma Fiumicino e viceversa, Olbia-Milano Linate e viceversa. (13A00893) (GU n.32 del 7-2-2013).** Il decreto modifica l'allegato tecnico al decreto ministeriale n.103/2008 in misura significativa in quanto mentre prima si prevedeva che il vettore potesse esercitare "il traffico con aeromobili di capienza inferiore senza, diminuire il numero delle frequenze" adesso può «esercitare il traffico con aeromobili di capienza inferiore, diminuendo, ove necessario, anche il numero di frequenze». La modifica risulta dettata dall'opportunità di poter adeguare l'offerta di voli del servizio onerato, oltre al tipo di aeromobile, nel caso in cui si verifichi che il coefficiente di riempimento complessivo dei voli previsti dall'allegato tecnico del decreto ministeriale n. 103 del 5 agosto 2008 risulti inferiore al 50%.

**DECRETO LEGISLATIVO 16 gennaio 2013, n. 2 Modifiche ed integrazioni ai decreti legislativi 18 aprile 2011, n. 59 e 21 novembre 2005, n. 286, nonché attuazione della direttiva 2011/94/UE recante modifiche della direttiva 2006/126/CE, concernente la patente di guida. (13G00019)(GU n.15 del 18-1-2013)**

**DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 25 gennaio 2013 - Individuazione dei meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo. (13A00791) (GU n.30 del 5-2-2013)**

Il decreto definisce e individua i meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo (denominati scatola nera o equivalenti) intendendo quei dispositivi, sigillati, alimentati e solidalmente ancorati ad elementi fissi e rigidi del veicolo stesso, che consentono la determinazione continuativa nel tempo di posizione e velocità del veicolo; consentono la determinazione continuativa nel tempo del profilo accelerometrico del moto del veicolo; consentono la diagnostica da remoto dell'integrità funzionale del dispositivo; consentono l'incorruttibilità del dato raccolto con una percentuale superiore al 99%; consentono la tempestiva individuazione di malfunzionamenti o di tentativi di manomissione fisica o logica non autorizzati; consentono la trasmissione wireless bidirezionale con altri dispositivi installati a bordo del veicolo; consentono la trasmissione periodica sicura delle informazioni immagazzinate. L'art. 132, comma 1, D.Lgs. 209/2005, prevede, che, nel caso in cui l'assicurato acconsenta all'installazione di meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, denominati scatola nera o equivalenti, o ulteriori dispositivi, individuati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, i costi di installazione, disinstallazione, sostituzione, funzionamento e portabilità sono a carico delle compagnie che praticano inoltre una riduzione significativa rispetto alle tariffe stabilite ai sensi del primo periodo, all'atto della stipulazione del contratto o in occasione delle scadenze successive.



avv. Daniela D'Alauro

Studio Legale Turci

## Novità in materia di dichiarazioni sommarie di uscita

Il Regolamento (CE) n. 1875/2006 ha introdotto nel nostro ordinamento l'obbligo per gli operatori economici di presentare dichiarazioni sommarie di entrata e di uscita in formato elettronico alle Autorità doganali per le merci che entrano o escono dal territorio doganale dell'Unione Europea. Lo scopo di tali misure consiste nel rendere più efficaci e più rapidi i controlli doganali mediante lo scambio elettronico di informazioni tra le diverse Autorità doganali e anche tra le medesime Autorità e la Commissione Europea nell'ambito di una rete elettronica comune di gestione dei rischi. In base ai criteri di rischi europei le dichiarazioni sommarie vengono analizzate dal sistema doganale prima dell'entrata o dell'uscita delle merci dal territorio dell'Unione Europea e, nel caso in cui venga rilevato il superamento di una determinata soglia di rischio, le merci possono essere sottoposte a controllo. In origine la data di avvio della nuova procedura di presentazione delle dichiarazioni era stata fissata al 1° luglio 2009, poi prorogata a seguito del ritardo nell'implementazione dei sistemi informatici. Invero il Regolamento (CE) n. 273/2009 ha individuato nel 1° gennaio 2011, la data a partire dalla quale decorre l'obbligo per gli operatori di presentare le dichiarazioni sommarie d'entrata e d'uscita in via elettronica. Le suddette dichiarazioni devono contenere tutte le informazioni dettagliate prescritte dall'allegato 30 bis del Regolamento (CE) n. 2454/1993 (c.d. D.A.C.) e devono essere compilate conformemente alle note esplicative ivi riportate. Il legislatore europeo ha previsto l'obbligo di presentare in formato elettronico entrambe le dichiarazioni, che devono essere autenticate dalla persona che le redige. Solo eccezionalmente le Autorità doganali possono accettare la presentazione di una dichiarazione sommaria di entrata o di uscita in forma cartacea e precisamente nelle ipotesi di non funzionamento o del sistema informatizzato della Dogana o dell'applicazione elettronica della persona che presenta la dichiarazione sommaria di entrata. Nei suddetti casi l'Amministrazione può richiedere che le dichiarazioni siano corredate da distinte di carico o altre idonee distinte che contengano le specifiche informazioni richieste dal legislatore. La dichiarazione sommaria di entrata (c.d. ENS - Entry Summary Declaration) è prescritta per le merci in arrivo da Paesi Extra UE, a meno che le stesse siano introdotte con mezzi di trasporto che si limitano ad attraversare le acque territoriali o lo spazio aereo del territorio doganale europeo senza

fare scalo all'interno di tale territorio. I termini per la presentazione della suddetta dichiarazione variano a seconda del mezzo in cui viaggiano le merci. Nel caso di traffico marittimo, si applicano i seguenti termini: **a)** per i carichi trasportati in container ai quali non si applicano le lettere c) e d); almeno 24 ore prima del carico nel porto di partenza; **b)** per i carichi alla rinfusa/frazionati: almeno quattro ore prima dell'arrivo al primo porto situato sul territorio doganale UE; **c)** per i trasporti effettuati tra la Groenlandia, le isole Færøer, Ceuta, Melilla, la Norvegia, l'Islanda o i porti del Mar Baltico, del Mare del Nord, del Mar Nero o del Mediterraneo, tutti i porti del Marocco e il territorio doganale dell'Unione ad eccezione dei dipartimenti francesi d'oltremare, delle Azzorre, di Madera e delle isole Canarie: almeno due ore prima dell'arrivo al primo porto del territorio doganale UE; **d)** per i trasporti effettuati, tranne quando si applica la lettera c), tra un territorio situato al di fuori del territorio doganale europeo e i dipartimenti francesi d'oltremare, le Azzorre, Madera o le isole Canarie, quando la durata del viaggio è inferiore alle 24 ore: almeno due ore prima dell'arrivo al primo porto del territorio doganale UE. Per il traffico aereo, i termini sono: per i voli a corto raggio: entro il momento dell'effettivo decollo dell'aeromobile; per i voli a lungo raggio: quattro ore prima dell'arrivo al primo aeroporto situato sul territorio doganale UE. Nel caso del traffico ferroviario e di navigazione su acque interne, la dichiarazione sommaria di entrata va presentata all'ufficio doganale di entrata almeno due ore prima dell'arrivo all'ufficio doganale di entrata nel territorio dell'Unione. Infine per il traffico su strada, il termine è di un'ora prima dell'arrivo all'ufficio doganale di entrata nel territorio UE. La dichiarazione sommaria d'uscita (c.d. EXS- Export Summary Declaration) deve essere presentata nei casi in cui le merci, destinate ad uscire dal territorio dell'Unione Europea, non formano oggetto di una dichiarazione doganale. Tale dichiarazione non è dovuta inoltre nei casi in cui le merci, pur transitando attraverso Paesi Extra UE, siano destinate ad altro Paese UE e non effettuino uno scalo intermedio in un porto o aeroporto situato fuori del territorio doganale dell'Unione. Anche i termini per la presentazione della dichiarazione sommaria d'uscita variano a seconda del mezzo di trasporto. In particolare nel caso del traffico marittimo la dichiarazione deve essere presentata: **i)** per i carichi in container sempre che non trovino applicazione i punti iii) o iv): almeno 24 ore prima del carico delle merci sulla nave a bordo della quale devono lasciare il territorio doganale dell'Unione; **ii)** per i carichi alla rinfusa/frazionati: almeno quattro ore prima della partenza dal porto situato sul territorio doganale UE; **iii)** per i trasporti effettuati tra il territorio doganale dell'Unione ad eccezione dei dipartimenti francesi d'oltremare, delle Azzorre, di Madera e delle isole Canarie e la Groenlandia, le isole Færøer, Ceuta, Melilla, la Norvegia, l'Islanda o i porti del Mar Baltico, del Mare del Nord, del Mar Nero, del Mediterraneo o tutti i porti del Marocco: almeno due ore prima della partenza dal primo porto del territorio UE; **iv)** per i trasporti effettuati, nei casi diversi da quelli contemplati al punto iii), tra i dipartimenti francesi d'oltremare, le Azzorre, Madera e le isole Canarie e i territori situati al di fuori del territorio doganale europeo, quando la durata del viaggio è inferiore alle 24 ore: almeno due ore prima della partenza dal porto del territorio UE. Nel caso del traffico aereo, il termine

è di almeno 30 minuti prima della partenza da un aeroporto situato sul territorio doganale dell'Unione; nel caso del traffico ferroviario e di navigazione su acque interne, almeno due ore prima della partenza dall'ufficio doganale di uscita mentre nel caso del traffico stradale, almeno un'ora prima della partenza dall'ufficio doganale di uscita. Alcune merci possono non essere accompagnate dalle dichiarazioni sommarie d'entrata o d'uscita, come l'energia elettrica, le merci importate mediante conduttura, le lettere, le cartoline e le stampe. Il Regolamento (UE) n. 430/2010 ha abolito l'obbligo di presentare una dichiarazione sommaria di uscita per le merci destinate a essere incorporate come parti o accessori in navi e aeromobili, per i combustibili per motori, i lubrificanti e i gas necessari per il funzionamento di navi o aeromobili, i prodotti alimentari e gli altri articoli da consumare o vendere a bordo. Conseguentemente il recente Regolamento di esecuzione (UE) n. 756/2012 ha modificato l'allegato 30 bis delle D.A.C. mediante l'eliminazione della previsione della dichiarazione sommaria d'uscita in caso di "approvvigionamento di navi e di aeromobili prepartenza". Il suddetto Regolamento di esecuzione ha invece introdotto nell'allegato 30 bis delle D.A.C. la possibilità di non indicare nella dichiarazione sommaria le informazioni relative al destinatario quando le merci sono trasportate con polizza di carico vendibile "con girata in bianco" essendo il destinatario non noto. In tal caso deve essere utilizzato un codice specifico al fine di indicare che non sono conosciute le informazioni concernenti il destinatario. Con tale intervento il legislatore europeo ha voluto estendere alle dichiarazioni sommarie d'uscita la medesima previsione disciplinante le dichiarazioni sommarie d'entrata.





avv. Margherita Pace  
Studio Legale TDP

## I diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario

In merito al tema del trasporto ferroviario, ed in particolare a quello specifico della tutela dei passeggeri che scelgono di usufruirne, in data 26 novembre 2012 la Corte di Giustizia Europea ha emesso una importante sentenza che da una parte sembra rendere pienamente i profondi mutamenti che stanno attraversando questo settore, e dall'altra palesa un'attenzione crescente da parte delle istituzioni comunitarie nei confronti di questo ambito. Tale sentenza, resa nella causa C-136/11, va a regolare in maniera esplicita il concetto stesso di trasporto ferroviario di persone. Essa, infatti, stabilisce per la prima volta e in modo inequivocabile che le compagnie di trasporto sono obbligate a fornire ai passeggeri informazioni sui ritardi nelle coincidenze anche se i treni interessati al completamento del tragitto appartengono a imprese ferroviarie differenti. Inoltre tali informazioni dovranno essere fornite in tempo reale dal gestore dell'infrastruttura ai vettori - dunque anche dopo la partenza del mezzo - che non potranno più limitarsi a riportarle esclusivamente sugli appositi pannelli indicatori presenti nelle stazioni, ma dovranno anche preoccuparsi di informare direttamente i passeggeri già presenti sul convoglio in movimento. Il caso specifico che ha condotto a questa importante pronuncia si è verificato in Austria tra il settembre e l'ottobre del 2010. In questa occasione l'impresa ferroviaria Westbahn Management Gmbh, che fornisce il suo servizio sulla tratta Vienna Strasburgo, chiedeva alla OBB-Infrastruktur AG, gestore dell'infrastruttura ferroviaria, la facoltà di conoscere in tempo reale i dati relativi ai treni delle altre imprese, al fine di poter informare costantemente i propri passeggeri e di garantire l'accessibilità alle relative coincidenze. La OBB-Infrastruktur, tuttavia, respingeva l'accesso a questo tipo di informazioni, affermando che il gestore non avrebbe potuto fornire al vettore ferroviario i dati relativi ad altre imprese. Ritenendo, dunque, che un tale compito non spettasse al gestore ferroviario, la OBB-Infrastruktur invitava la Westbahn Management Gmbh a perfezionare in maniera autonoma questo tipo di collaborazione con le altre imprese di trasporto, al fine di scambiarsi vicendevolmente i predetti dati. Tuttavia, nessun accordo del genere venne concluso con la Westbahn Management e le altre imprese ferroviarie, di fatto, si rifiutarono di collaborare in tal senso. Pertanto, la Westbahn

Management Gmbh fu indotta a presentare alla Schienen-Control Kommission Wien - l'organo giurisdizionale austriaco competente a risolvere le controversie relative ai mercati ferroviari - una precisa richiesta di chiarimenti. Tale commissione, ritenendo che l'esito della controversia di cui era investita dipendesse esclusivamente dall'interpretazione del diritto dell'Unione, decise di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali: 1) Se l'articolo 8, paragrafo 2, in combinato disposto con l'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007, debba essere interpretato nel senso che l'informazione relativa alle principali coincidenze deve comprendere, oltre agli orari di partenza previsti nell'orario ferroviario, anche la comunicazione di ritardi o soppressioni dei treni in coincidenza; 2) In caso di soluzione affermativa se l'articolo 5, in combinato disposto con l'allegato II della direttiva n. 2001/14, alla luce dell'articolo 8, paragrafo 2, in combinato disposto con l'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007, debba essere interpretato nel senso che il gestore dell'infrastruttura è tenuto a mettere a disposizione delle imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre imprese ferroviarie, laddove detti treni costituiscano le principali coincidenze ai sensi dell'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007. La Corte Europea, dunque, veniva investita sia della questione riguardante la necessità di fornire costantemente informazioni ai passeggeri dei singoli treni in relazione al traffico ferroviario, sia della questione relativa ai rapporti tra il gestore dell'infrastruttura e i vettori e alla libera circolazione delle informazioni fra loro. La Corte, con la pronuncia in oggetto, al fine di poter rispondere in maniera adeguata ad un interrogativo così formulato, ha provveduto ad analizzare la normativa UE coinvolta nel caso, indagandone sia i contenuti, sia gli obiettivi specifici. In particolare è stata richiamata la direttiva 2001/14, la quale ha come scopo principe 'una maggiore integrazione del settore ferroviario della Comunità' poiché 'elemento essenziale del completamento del mercato interno e nell'ottica di una mobilità sostenibile'. Tale normativa, all'art. 5, dispone che le imprese ferroviarie abbiano diritto, su base non discriminatoria, al pacchetto minimo di accesso, nonché all'accesso ai servizi sulla linea. Inoltre, l'allegato II di tale direttiva, intitolato «Servizi che devono fornirsi alle imprese ferroviarie», specifica che il pacchetto minimo di accesso comprende, fra l'altro, il trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura, il controllo dei treni, la segnalazione, regolazione e smistamento, nonché la comunicazione di informazioni sulla circolazione dei treni e tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o

la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità. Nella stessa pronuncia è stato poi richiamato il regolamento n. 1371/2007, che si occupa di tutelare, nel quadro della politica comune dei trasporti, i diritti dei passeggeri in quanto utenti del trasporto ferroviario, nonché di migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi, al fine di implementare la relativa quota di mercato della rotaia rispetto alle modalità concorrenti. Tutto ciò con l'obiettivo di conseguire un livello elevato di protezione dei consumatori del settore, in quanto parte debole del contratto di trasporto. Tra i numerosi diritti degli utenti, il regolamento 1371/2007 menziona come necessaria quella accessibilità alle informazioni sul servizio prima e durante il viaggio, dunque anche dopo la partenza del convoglio. Infatti la normativa stabilisce che, ove possibile, le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti forniscano informazioni sul traffico della rete ferroviaria in anticipo o comunque il prima possibile. In tal senso le imprese ferroviarie dovrebbero, quindi, cooperare per agevolare il passaggio dei passeggeri del trasporto ferroviario da un operatore all'altro, anche con l'emissione di biglietti globali. Secondo il regolamento in esame, la disponibilità di informazioni e di biglietti per i passeggeri del trasporto ferroviario dovrebbe essere agevolata adeguando i sistemi telematici in conformità di una specifica comune. In particolare l'articolo 8, paragrafo 2 enuncia quanto segue: *'Le imprese ferroviarie forniscono al passeggero nel corso del viaggio almeno le informazioni di cui all'allegato II, parte II'*. In sostanza si richiede di comunicare, in caso di ritardo all'arrivo o alla partenza, la situazione dell'orario previsto di partenza e di arrivo non appena tale informazione sia disponibile. Da questa analisi, nel presupposto che per l'interpretazione di norme di diritto dell'Unione si debba tener conto non soltanto della lettera, ma anche del loro contesto e degli scopi perseguiti (v., in particolare, sentenze del 26 giugno 1990, *Velker International Oil Company*, C-185/89, Racc. pag. I-2561, punto 17, e del 19 luglio 2012, A, C-33/11, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 27) la Corte Europea conclude affermando che: *'1) Il combinato disposto dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'allegato II, parte II, del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, dev'essere interpretato nel senso che le informazioni relative alle principali coincidenze devono comprendere, oltre agli orari di partenza previsti nell'orario ferroviario, anche i ritardi o le soppressioni di tali coincidenze, indipendentemente dall'impresa ferroviaria che fornisce le informazioni medesime. 2) Il combinato disposto dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007, nonché il combinato disposto dell'articolo 5 e dell'allegato II della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, come modificata dalla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, devono essere interpretati nel senso che il gestore dell'infrastruttura è tenuto a fornire alle imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre imprese ferroviarie, laddove detti treni costituiscano le principali coincidenze ai sensi dell'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007'*.





avv. Fabio Pieroni

Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.

## Il caso Enrica Lexie

Il 15 Febbraio 2012 due dei tredici membri d'equipaggio di un'unità da pesca indiana, la "ST. ANTONY", venivano uccisi da colpi di arma da fuoco sparati da bordo della motocisterna italiana "ENRICA LEXIE" in navigazione verso ovest al largo delle coste indiane dello Stato del Kerala, India sud occidentale. A seguito dell'avvenimento la nave italiana dirigeva verso il porto di Cochin sotto scorta di unità della Guardia Costiera Indiana. Veniva successivamente accertato che, a bordo della nave italiana, si trovavano imbarcati, a scopo di difesa, sei fucili del Reggimento San Marco due dei quali venivano individuati dalle Autorità indiane come autori materiali del fatto. I due militari venivano, quindi, tratti in arresto e sottoposti a processo in India. Ne è nato un caso internazionale tuttora in attesa di una soluzione definitiva. A pronunciarsi per prima è stata l'Alta Corte del Kerala. Il 18 Gennaio 2013, peraltro, la Corte Suprema di Nuova Delhi ha negato la giurisdizione dell'Autorità Giudiziaria dello Stato del Kerala per essere il fatto avvenuto in acque internazionali (come sostenuto dalla difesa italiana) ed ha precisato che la giurisdizione spetta all'Autorità Giudiziaria federale dell'Unione indiana che insedierà a Nuova Delhi un apposito Tribunale speciale. In attesa della pronuncia del Tribunale Federale esaminiamo quali sono stati i passaggi fondamentali della decisione dell'Alta Corte del Kerala sui punti principali della difesa italiana. Quest'ultima chiedeva la liberazione dei due fuciliari sulla base di tre argomenti cardine: 1) difetto di giurisdizione dell'Autorità Giudiziaria Indiana 2) giurisdizione esclusiva dell'Autorità Giudiziaria civile o militare italiana 3) l'aver agito per motivi di autodifesa. 1. Con il primo argomento la difesa italiana affermava il difetto di giurisdizione dell'Alta Corte del Kerala perché l'incidente era avvenuto al di fuori delle acque territoriali indiane. Tutte le iniziative assunte dalle Autorità di Polizia locali, incluso l'arresto dei due militari, dovevano, pertanto, ritenersi illegittime in quanto svolte in

relazione ad un fatto occorso al di fuori dell'ambito della giurisdizione indiana. Il Tribunale ha rigettato entrambi gli argomenti svolti dalla difesa. Prese le mosse dalle previsioni della Legge interna sul mare territoriale (il *Territorial Waters, Continental Shelf, Exclusive Economic Zone and other Maritime Zones Act, 1976, Act No. 80 del 28 Maggio 1976*) e della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare ( "UNCLOS" [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm)) il Tribunale indiano ha affermato che l'incidente è avvenuto all'interno della Zona Contigua e della Zona Economica Esclusiva indiane e che, alla condotta posta in essere, devono pertanto ritenersi applicabili il Codice Penale ed il Codice di Procedura Penale indiani nonché la convenzione IMO c.d. *SUA Act (Suspension of Unlawful Acts against Safety of Maritime Navigation and Fixed Platforms on Continental Shelf Act)*. In merito alle attività svolte dalla Polizia indiana, il Tribunale ha ritenuto che gli agenti avessero correttamente esercitato le proprie funzioni nel procedere con l'arresto dei due marinai italiani. Secondo il Giudice indiano "ritenere che uno stato costiero non abbia alcun diritto di proteggere i propri cittadini che esercitano i loro legittimi diritti all'interno della Zona Contigua



e della Zona Economica Esclusiva dello stato costiero, non sarebbe nient'altro che una parodia totale della giustizia ed un oltraggioso affronto alla sovranità nazionale. Tale impostazione consentirebbe a qualunque nave di passaggio di sparare ed uccidere a propria discrezione pescatori impegnati a guadagnarsi da vivere ed andarsene sul presupposto che il fatto si è verificato al di fuori delle acque territoriali dello stato costiero". Il Giudice del Kerala, quindi, concluso che i militari italiani dovessero essere giudicati in India in base al *Territorial Waters Act*, al Codice Penale e di Procedura Penale indiano ed al *SUA Act*. 2. Con il secondo argomento il Console Generale d'Italia

sosteneva che i militari fossero stati dispiegati dal Ministero della Difesa allo scopo di proteggere la nave da eventuali atti di pirateria e che gli stessi avessero agito in tale veste. Secondo la difesa italiana, quindi, in base ai principi di diritto internazionale, i due militari dovevano ritenersi soggetti alla giurisdizione: 1) del solo Stato di bandiera della nave (art. 92 UNCLOS secondo cui "le navi battono la bandiera di un solo Stato e, salvo casi eccezionali specificamente previsti da trattati internazionali o dalla presente Convenzione, nell'alto mare sono sottoposte alla sua giurisdizione esclusiva") 2) del loro Stato di cittadinanza (art. 97 della UNCLOS secondo cui "in caso di abbordo o di qualunque altro incidente di navigazione nell'alto mare, che implichi la responsabilità penale o disciplinare del comandante della nave ovvero di qualunque altro membro dell'equipaggio, non possono essere intraprese azioni penali o disciplinari contro tali persone, se non da parte delle autorità giurisdizionali o amministrative dello Stato di bandiera o dello Stato di cui tali persone hanno la cittadinanza). Secondo la difesa italiana, dunque, i due militari avrebbero dovuto essere processati in Italia. L'Alta Corte del Kerala ha rigettato anche questi argomenti. In merito alla giurisdizione dello Stato di bandiera della nave o dello Stato di cittadinanza dei due militari, il Giudice indiano ha ritenuto che i fatti del presente caso rendessero l'art. 97 della UNCLOS inapplicabile non essendo stata una collisione né altro evento che avesse avuto effetto sulla navigazione della nave. Per quanto riguardava l'impiego dei due militari, il Tribunale ha ritenuto in primo luogo che le carte di identità dei militari italiani non fossero sufficienti a fornire adeguate informazioni in merito alla natura del loro impiego. Inoltre, pur essendo noto sia al diritto interno indiano sia a quello internazionale il principio dell'immunità sovrana, non vi era stato, nel caso di specie, alcun "ingresso di forze nel territorio costiero" ma "un crudele attacco con armi da fuoco contro dei pescatori in occasione del transito all'interno della Zona Contigua e della Zona Economica Esclusiva dell'India, in violazione di tutte le linee guida e norme e senza alcuna giustificazione.

Può essere trattato solo come un caso di brutale omicidio e non può in nessun caso essere mascherato come una rinuncia alla funzione sovrana". Il Tribunale indiano ha ulteriormente ritenuto che: 1) i militari fossero sotto il controllo del Comandante della nave e non agli ordini del loro Superiore gerarchico; 2) non ci fosse alcuna evidenza a dimostrazione del fatto che fosse stata loro concessa assoluta libertà di aprire il fuoco anche in caso di attacchi di pirati; 3) non ci fosse alcuna evidenza che consentisse al Tribunale di concludere che fosse stato il Comandante della nave ad ordinare ai militari di aprire il fuoco.

Su tali basi i Giudici indiani hanno ritenuto che i militari avessero aperto il fuoco "a loro discrezione, e non per ordine del Comandante o del loro Ufficiale Superiore così da poter invocare l'immunità sovrana". Il Tribunale ha così concluso che gli atti del 15.2.2012 non potessero essere definiti come esercizio di funzioni sovrane. "Non è stata né un'azione in difesa dello Stato né un'azione in difesa della nave ma un atto privato, illegale e criminale". 3. Con il terzo argomento la difesa Italiana sosteneva che l'incidente ebbe a verificarsi durante un tentato attacco da parte di pirati ai danni della nave mentre questa si trovava in navigazione da Singapore a Djibouti. Il Tribunale ha rigettato tale tesi per difetto di prova e mancanza di credibilità posto che non c'era nulla che facesse pensare che i tredici membri dell'unità da pesca fossero armati. Il Giudice ha, inoltre, affermato: "sembra che l'argomento del tentato attacco di pirati sia stato sollevato come difesa contro l'addebito di omicidio". Nel motivare la propria decisione il Tribunale ha considerato anche la Regola 3.5 della guida IMO sull'utilizzo di guardie private a bordo di navi in zone a rischio [Interim Guidance to shipowners, shipoperators, and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel (PCASP) on boardships in the High Risk Area (MSC.1 / Circ.1405 <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1405-Rev2.pdf>)] ed ha ritenuto che sulla base dei fatti non ci fosse nulla che indicasse che i pescatori fossero armati o avessero tentato di avvicinare/abbordare la nave o che avessero compiuto qualsivoglia atto volto a cagionare la morte o gravi ferite alle persone a bordo della nave (come previsto dall'art. 101 da (a) a (c) della UNCLOS), così da indurre i militari ad aprire il fuoco contro la barca da pesca. L'atto non poteva, quindi, considerarsi come autodifesa. Nel merito il

dover necessariamente ricorrere alla forza. Secondo l'Alta Corte, quindi, il fuoco era stato chiaramente aperto non in autodifesa e, pertanto, doveva ritenersi "illegale, ingiustificabile" e "niente altro che un brutale omicidio di due pescatori indiesi". Sebbene il caso giudiziario della "ENRICA LEXIE" non sia ancora concluso, le motivazioni del Tribunale indiano vanno tenute in considerazione quale indice della possibile interpretazione del ruolo della vigilanza armata a bordo di navi in zone a rischio e delle problematiche ad essa connesse. Le finalità di questa nota non consentono di diffondersi sugli argomenti succintamente trattati ed in particolare sulle diverse soluzioni in punto giurisdizione cui si potrebbe pervenire nel caso di specie. Si accenni qui solo al fatto che l'art. 92 UNCLOS (potenziale fonte di giurisdizione italiana) pur prevedendo la giurisdizione dello Stato della bandiera per i fatti compiuti a bordo della nave in alto mare nulla precisa in merito a condotte poste in essere su una nave che si concludano su di un'altra nave. L'art. 97 UNCLOS, d'altro canto, anch'esso potenziale fonte di giurisdizione italiana, sembrerebbe potersi applicare ai soli casi di collisione e incidenti di navigazione. La Zona Contigua e la Zona Economica Esclusiva (potenziali fonti di giurisdizione indiana) - nelle quali lo Stato costiero può esercitare determinati poteri - non sono a stretto rigore "alto mare" anche se in genere si ritiene che in tali zone viga il medesimo regime (con teorica possibilità di tornare, dunque, alle previsioni degli artt. 92 e 97 UNCLOS con le relative conseguenze in punto giurisdizione). Né può tacersi l'esistenza dell'art. 111 UNCLOS sul diritto di inseguimento che consente alle Autorità dello Stato costiero che abbiano fondati motivi di ritenere che una nave straniera abbia violato le leggi e i regolamenti dello Stato stesso, l'inseguimento anche in alto mare della medesima (potenziale fonte di giurisdizione

interpretazioni può apparentemente giungersi, nel caso di specie, a conclusioni a favore dell'una o dell'altra giurisdizione e persino ad ipotesi di giurisdizione concorrente. Non è qui dato soffermarsi ulteriormente su questi aspetti. Allo stato può solo dirsi, a livello di commento generale, che ancor prima che sotto il profilo del luogo dove è stato commesso il fatto, il problema della giurisdizione troverebbe una soluzione tranciante qualora venisse riconosciuta ai due militari italiani l'immunità funzionale per aver agito quali organi dello Stato italiano. In tal caso, infatti, l'India a prescindere dal luogo di commissione dell'azione non avrebbe alcuna giurisdizione a giudicare sulla condotta posta in essere dei due militari e la giurisdizione spetterebbe esclusivamente all'Autorità Giudiziaria italiana. Le Autorità indiane però sebbene riconoscano, come detto, l'esistenza dell'istituto dell'immunità non l'hanno a tutt'oggi ritenuta applicabile ai due militari italiani considerati come meri appartenenti a servizi di vigilanza privata e non quali organi statali (tale l'impostazione della Alta Corte del Kerala e, per il momento, della Suprema Corte). Di contro le Autorità italiane ritengono che i due militari svolgessero, al momento dell'evento, funzioni in esecuzione della volontà dello Stato Italiano nel contrasto alla pirateria internazionale. In data 12.7.2011, infatti, è stato emanato il decreto-legge n. 107 (convertito successivamente in L. 130 del 2.8.2011) con il quale si è previsto che "Il Ministero della Difesa, nell'ambito delle attività internazionali di contrasto alla pirateria al fine di garantire la libertà di navigazione del naviglio commerciale nazionale, può stipulare con l'armatori a privata italiana e con altri soggetti dotati di specifico potere di rappresentanza della citata categoria convenzioni per la protezione delle navi battenti bandiera italiana ... mediante l'imbarco, a richiesta e con oneri a carico degli armatori, di Nuclei militari di protezione (NMP) della Marina, che può avvalersi anche di personale delle altre Forze armate, e del relativo armamento previsto per l'espletamento del servizio. Il personale militare componente i nuclei di cui al comma 1 opera in conformità alle direttive e alle regole di inquadramento emanate dal Ministero della Difesa" (art. 5 "Ulteriori misure di contrasto alla pirateria"). Secondo la prospettiva italiana, quindi, la condotta dei due marinai andrebbe ascritta nell'ambito delle attività concretantesi in una manifestazione della volontà dello Stato italiano (la tutela del naviglio commerciale nazionale) di talché i due militari godrebbero di immunità funzionale rispetto ad altre giurisdizioni che non fossero quella civile o militare dello Stato da essi rappresentato (l'Italia). Ciò a prescindere dal fatto che l'evento si sia prodotto nel Mare Territoriale, nella Zona Contigua o nella Zona Economica Esclusiva di altro Stato. La difesa dell'immunità sovrana verrà ovviamente riproposta dinnanzi al Tribunale Federale e non resta, dunque, che vedere come l'argomento verrà affrontato in quella sede dal nuovo Giudice indiano. Successivamente alla redazione di questo contributo si sono registrati ulteriori sviluppi. I due militari, autorizzati dalle Autorità Indiane a rientrare in Italia per un breve periodo, non hanno fatto rientro in India con l'espresso benedetto delle Autorità italiane. A tale iniziativa hanno fatto seguito proteste diplomatiche dell'India. Il contenzioso si arricchisce così di un ulteriore capitolo che potrebbe infine risultare in una decisione da parte di un'istanza giudiziale o arbitrale internazionale.



Tribunale ha rilevato che: 1) i militari avrebbero potuto tenere sotto controllo le attività dei pescatori a mezzo cannoncchiali; 2) la nave aveva una velocità massima di 18-20 nodi e sarebbe stata in grado di distanziare la barca che aveva una velocità massima di 10 nodi; 3) qualunque attacco di pirateria avrebbe potuto essere evitato senza

indiana). Secondo alcuni, inoltre, lo stesso SUA Act (<http://cns.miis.edu/inventory/pdfs/aptmaritime.pdf>) consentirebbe la giurisdizione dell'uno o dell'altro Stato in funzione delle norme di tale testo ritenute applicabili. A seconda degli elementi che si valorizzano in merito al luogo di commissione d ei fatti e delle possibili



avv. Guglielmo Camera  
Studio Legale Camera Vernetti

## Le Clausole Vessatorie

Con il termine "clausole vessatorie" si intendono, secondo la definizione attuale contenuta nel D.L. 6.09.2005, n. 206 ("Codice del Consumo") le clausole presenti nei contratti conclusi tra il consumatore ed il professionista che, malgrado la buona fede, determinano a carico del consumatore un significativo squilibrio dei diritti e degli obblighi derivanti dal contratto (definizione mutuata dall'art. 3 della Direttiva 93/13/CEE). **Prima dell'introduzione del Codice del Consumo** alle clausole vessatorie era dedicato l'art. 1341 Cod. Civ. Tale articolo richiede che nelle condizioni generali di contratto predisposte da uno dei contraenti, alcune clausole necessitino della firma espressa per essere valide. Questo è il motivo per il quale in molti contratti predisposti da società nei confronti dei privati è necessario apporre la doppia firma: una in calce al contratto ed una ulteriore per approvazione espressa di alcune clausole contrattuali.

Al riguardo l'art. 1341 Cod. Civ. prevede un elenco dei tipi di clausole che sono da considerarsi vessatorie e che quindi necessitano della doppia firma ossia quelle contenenti limitazioni di responsabilità, facoltà di recedere dal contratto o di sospendere l'esecuzione, che prevedono decadenze a carico dell'altro contraente, limitazioni alla facoltà di opporre eccezioni, restrizioni alla libertà contrattuale nei rapporti coi terzi, tacita proroga o rinnovazione del contratto, clausole arbitrali o comunque che prevedono deroghe alla competenza dell'autorità giudiziaria. L'esatta identificazione di quali clausole ricadano nelle categorie di cui sopra non è spesso agevole ed è spesso frutto di contenziosi. **Lo scenario suddetto è in parte cambiato** a seguito della introduzione del Codice del Consumo che, come visto sopra, all'art. 36 prevede un elenco di

clausole i cui contenuti si intendono vessatori. Peraltro i redattori del Codice al fine di fornire una guida nella interpretazione delle clausole onde verificare se queste si debbano intendere come vessatorie hanno fornito qualche strumento interpretativo. Così all'art. 34 si prevede, per esempio, che non siano vessatorie le clausole che riproducono disposizioni di legge ovvero che siano riprodotte di disposizioni o attuative di principi contenuti in convenzioni internazionali delle quali siano parti contraenti tutti gli Stati membri dell'Unione europea stessa.

Parimenti non sono considerate vessatorie le clausole che siano state oggetto di trattativa individuale. Si prevede al riguardo un onere della prova del professionista che - nel caso di uso di Formulare - le clausole, malgrado siano state oggetto di specifica trattativa con il consumatore. A tale fine nel Codice è anche previsto, ricalcando una disposizione codicistica (art.1370 Cod.Civ.) che *"in caso di dubbio sul senso di una clausola, prevale l'interpretazione più favorevole al consumatore"*.

La parte però più importante del Codice del Consumo in tema di protezione del consumatore è contenuta nell'art. 36 che prevede che le clausole vessatorie siano nulle, indipendentemente quindi dalla doppia firma (come invece basterebbe in base all'art. 1341 Cod. Civ.).

L'articolo in oggetto prevede altresì che siano nulle, anche se oggetto di trattativa, tutte quelle clausole che prevedono l'esclusione o limitazione della responsabilità del professionista in caso di morte o danno alla persona del consumatore, risultante da un fatto o da un'omissione del professionista; che escludono o limitano le azioni del consumatore nei confronti del professionista o di un'altra parte in caso di inadempimento totale o parziale o di adempimento inesatto da parte del professionista; che prevedono l'adesione del consumatore come estesa a clausole che non ha avuto, di fatto, la possibilità di conoscere prima della conclusione del contratto.

Il Codice del Consumo è segno quindi della maggiore attenzione che i legislatori dedicano sempre di più alla protezione del consumatore; attenzione che anche i Giudici europei hanno dedicato. Basti pensare alla sentenza del 14.06.2012 nella causa della Corte di Giustizia europea (C-618/10) in cui è stato stabilito che i giudici degli Stati UE sono tenuti ad esaminare d'ufficio l'eventuale vessatorietà delle clausole contenute nei contratti con i consumatori a partire dal momento in cui dispongono degli elementi di fatto e di diritto per farlo, senza bisogno quindi che sia il Consumatore ad eccepirlo espressamente.



avv. Francesca d'Orsi  
Studio Legale d'Orsi

## Estratto da



### COSTI MINIMI di SICUREZZA. LE NOVITA' DAI TRIBUNALI di ROMA E di REGGIO EMILIA

La giurisprudenza relativa ai costi minimi di sicurezza di cui all'art. 83 bis Legge n. 133 del 6/08/2008, è in continua evoluzione. Vale la pena portare all'attenzione due recenti ordinanze, l'una del Tribunale di Roma e l'altra del Tribunale di Reggio Emilia, in relazione all'applicabilità delle disposizioni previste dal precitato articolo per i contratti non scritti. Più in particolare il Tribunale di Roma ha rigettato una richiesta di sospensiva di un decreto ingiuntivo provvisoriamente esecutivo avente ad oggetto la richiesta dei costi minimi, poiché ha affermato che ai fini della forma scritta, non è sufficiente il contratto quadro stipulato in forma scritta, ma è necessario che per ogni singolo trasporto vi sia un contratto specifico che rispetti i requisiti di forma previsti dall'art. 6 del D.Lvo 286/2005. *Del tutto evidente il forte impatto che può avere la pronuncia del Tribunale di Roma, anche ove fatta propria anche in altre sedi giudiziarie. Infatti, in tutti i casi in cui per ciascun trasporto non venisse stipulato per iscritto un autonomo contratto, troverebbero applicazione tutte le disposizioni previste dall'art. 83 bis L. 133/2008 per i contratti conclusi verbalmente, ivi compreso il termine di prescrizione quinquennale.* Il diritto di richiedere i costi minimi in forza di tali contratti, infatti, sarebbe assoggettato al termine di prescrizione quinquennale anziché a quello annuale, previsto invece per i contratti conclusi in forma scritta con requisiti ex art. 6 D.Lvo 286/05.

Segnalaci le Tue osservazioni e/o inviaci i tuoi quesiti al seguente indirizzo email:

[info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com)



avv. Barbara Pozzolo

Studio Legale Pozzolo

## Mediazione obbligatoria: incostituzionale?

Si .. No..

Forse?

L'obbligatorietà della Mediazione così come prevista dall'art. 5, 1° c. del d.lgs 28/2010 non ha superato il vaglio della Corte Costituzionale. Così ha statuito il Giudice delle leggi con la sentenza 272/2012. Ricordiamo che la Corte Costituzionale era stata chiamata a pronunciarsi sulle questioni di legittimità costituzionale dell'art. 5 comma 1 del d.lgs 28/2010 nella parte in cui imponeva come obbligatoria la mediazione finalizzata alla conciliazione delle controversie civili e commerciali dal TAR Lazio il quale con ordinanza datata 12 aprile 2011 (r.o. 268 del 2011)- a neanche un mese di distanza dall'entrata in vigore- rimetteva la questione alla Corte. Facevano seguito poi i Tribunali di Torino (r.o. 99 del 2012) e di Genova (r.o. 108 del 2012) nonché diversi Giudici di Pace (r.o. Parma 254 del 2011- r.o. Recco 22 del 2012- Catanzaro r.o. 2 e 19 del 2012 - Salerno r.o. 51 del 2012). Atteso che le otto ordinanze di rimessione ponevano questioni identiche o strettamente connesse la Corte riuniva i giudizi e fissava l'udienza pubblica del 23 ottobre 2012 decideva con unica sentenza il 24 ottobre 2012. L'importanza e le pressioni delle parti sulla Corte in materia di Mediazione si palesano considerando che la stessa Corte, innovando le forme processuali contemplate dall'ordinamento, aveva anticipato la sentenza mediante un comunicato stampa all'indomani della seduta pubblica del 23 ottobre annunciando che "La Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale per eccesso di delega legislativa del d.lgs. 4 marzo 2010 n.28 nella parte in cui ha previsto il carattere obbligatorio della mediazione". Solo successivamente in data 6 dicembre 2012, ha reso note le motivazioni mediante le quali ha dichiarato con la sentenza n. 272 incostituzionale per eccesso di delega la mediazione civile e commerciale obbligatoria. Il comunicato stampa della Corte ha creato una notevole confusione anche di natura pratica negli operatori, posto che le sentenze della Corte "hanno efficacia dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione" e per pubblicazione non si intende... il comunicato stampa. Il tempo intercorso tra l'udienza tenutasi il 24 ottobre ed il deposito della sentenza ha amplificato lo scontro

dibattito sulla sorte dell'obbligatorietà della mediazione pur in assenza di precise indicazioni sulle motivazioni della Corte. All'indomani del comunicato stampa il ministero della Giustizia, aveva in un primo tempo, preannunciato l'intenzione di appoggiare la via della reintroduzione in sede di conversione del Decreto sviluppo con un emendamento che sanasse l'eccesso di delega sanzionato a cui si riferiva il comunicato stampa della Corte. Le pressioni dell'avvocatura (che tra l'altro aveva minacciato 10 giorni di sciopero) hanno bloccato l'intervento riparatore e portato la Ministro Severino a parlare di incentivi all'uso della mediazione, ma solo dopo aver appreso le motivazioni della sentenza del Giudice delle leggi. Le motivazioni della sentenza 272/2012 della Corte tuttavia non mettono fine alla *vexata quaestio* della obbligatorietà. Infatti la Corte accogliendo la questione di legittimità costituzionale per un vizio formale relativo al procedimento di formazione del decreto (eccesso di delega) ha lasciato impregiudicate le questioni di diritto. Con il che si rende evidente che sarebbe legittimo per il Parlamento intervenire per sanare il vizio formale e reintrodurre l'obbligatorietà. Ma esaminiamo sia pur brevemente le motivazioni della sentenza (versione integrale allegata nella sezione...) 272 del 2012, entro cui la Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 5, co. 1, del D.Lgs. 28/2010, nella parte in cui ha previsto il carattere obbligatorio della mediazione, per violazione degli artt. 76 e 77 della Costituzione (c.d. *eccesso di delega*). La Corte, come indicato nei punti 12 e 13 della motivazione, ha ritenuto che la legge di delega 18 giugno 2009, n. 69 non contenesse tra i principi e i criteri direttivi, vincolanti il decreto legislativo, la previsione di una mediazione obbligatoria destinata alla conciliazione per determinate controversie in materia civile e commerciale e che neppure il richiamo alla normativa Europea ed in particolare alla direttiva 2008/52/CE fosse idoneo a fondare l'opzione fatta dal legislatore delegato italiano per una mediazione obbligatoria. -La prima censura di illegittimità del D.Lgs. 28/2010 verte su un motivo di incoerenza nel richiamo fatto in genere alla normativa dell'Unione europea. La direttiva richiamata osserva la Corte è volta a garantire un migliore accesso alla giustizia, ed invita gli Stati membri ad istituire procedure extragiudiziali alternative, per consentire una risoluzione conveniente e rapida delle controversie civili e commerciali. Pone altresì precisi parametri entro i quali gli Stati membri possono imporre la mediazione come condizione di procedibilità di una eventuale domanda giudiziale, sancendo esplicitamente che: "La presente direttiva lascia impregiudicata la legislazione nazionale che rende il ricorso alla mediazione obbligatorio oppure soggetto a incentivi o sanzioni, sia prima che dopo l'inizio del procedimento giudiziario, purché tale legislazione non impedisca alle parti di esercitare il diritto di accesso al sistema giudiziario". La Corte Costituzionale ricava da questa direttiva (unitamente ad altre norme europee) che "la disciplina dell'UE si rivela neutrale in ordine alla scelta del modello di mediazione da adottare, la quale resta demandata ai singoli Stati membri, purché sia garantito il diritto di adire i giudici competenti per la definizione giudiziaria delle controversie." E conseguentemente la Corte esclude che la legge delega, per il solo richiamo effettuato alla direttiva comunitaria, possa essere interpretata come scelta a favore del modello di

mediazione obbligatoria. -Il secondo motivo di censura verte sul mancato rispetto, in sede di emanazione del D. Lgs. 28/2010, dei principi posti dalla legge delega (art. 60, comma 3 della l. 69/2009). In particolare, l'art. 60, comma 3, *lettera n)* che aveva previsto che il Governo avrebbe dovuto "prevedere il dovere dell'avvocato di informare il cliente, prima dell'instaurazione del giudizio, della possibilità di avvalersi dell'istituto della conciliazione, nonché di ricorrere agli organismi di conciliazione." Ad avviso del Giudice delle leggi, il legislatore delegato ha ecceduto nell'interpretazione di tale criterio direttivo, poiché ha imposto come obbligatorio l'esperimento del procedimento di mediazione, mentre il legislatore delegante lo aveva prospettato come meramente facoltativo e modellato esclusivamente sulle esigenze delle parti. Sul punto prosegue la Corte che "tale vizio non potrebbe essere superato considerando la norma introdotta dal legislatore delegato come un coerente sviluppo e completamento delle scelte espresse dal delegante, perché in realtà con il censurato art. 5, comma 1, si è posto in essere un istituto che non soltanto è privo di riferimenti ai principi e criteri della delega ma [...] contrasta con la concezione della mediazione come imposta dalla normativa delegata." -Il terzo e ultimo motivo di illegittimità critica la generalizzazione operata dal Governo nel prevedere, per ogni controversia insorta nelle materie elencate, l'obbligatorietà della procedura conciliativa. Tale scelta assume la Corte non sarebbe legittimata dal nostro ordinamento, che prevede in vero soltanto un numero circoscritto di procedimenti di mediazione obbligatoria in singoli e ben delimitati settori e non un principio generale da cui far derivare un riferimento all'istituto in esame. Ne consegue che dalla motivazione della sentenza non emerge alcuna censura nei confronti della obbligatorietà della mediazione, ma solo il rilievo che la scelta per l'obbligatorietà della mediazione effettuata dal d. lgs. 28/2010 "non trova alcun ancoraggio nella legge delega". Un intervento del Parlamento, per sanare il vizio formale e reintrodurre l'obbligatorietà, sarebbe quindi possibile e rispettoso della sentenza della Corte. Ed invero alcuni tentativi in tal senso sono già stati fatti quando si è provato a reintrodurre frettolosamente l'obbligatorietà della mediazione attraverso emendamenti alla legge di stabilità. Gli eventi politici ben noti hanno poi "congelato" tutte le iniziative in attesa dell'esito delle consultazioni politiche. Ben si spera che la prossima legislatura voglia rendere la nostra giustizia, degna del suo nome. Ricordiamo solo in proposito che a seguito dell'abolizione delle sedi distaccate dei tribunali e dell'eliminazione dell'obbligatorietà della mediazione, che aveva deflazionato il contenzioso, inevitabilmente assisteremo ad un esponenziale aumento dei tempi di definizione del contenzioso giudiziale, i cui costi di accesso sono stati recentemente nuovamente aumentati.

### LexTrasporti

mensile di diritto divulgativo  
indipendente a diffusione gratuita  
sito: [www.lextrasporti.com](http://www.lextrasporti.com)  
email: [info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com)  
tel. 342.0429716

Sede e Redazione: Via Bacigalupo 4/19  
16122 - Genova

In attesa di registrazione presso il Tribunale di Genova  
Editore e Direttore responsabile: Luca Florenzano



avv. Chiara Raggi

Studio Legale Mordiglia

## Il caso "Paiwan Wisdom"

L'armatore può invocare la CONWARTIME clause anche in assenza di un aumento del rischio di pirateria? Con un'interessante pronuncia del Luglio 2012, la High Court Inglese affronta la questione relativa ai criteri di interpretazione delle clausole inserite in un contratto di noleggio, a tempo o a viaggio, con particolare riferimento alla *Conwartime war risk clause*. La *Conwartime war risk clause* consente all'armatore di "non seguire ordini verso un porto, un luogo un'area pericolosa" quando, "secondo il suo ragionevole giudizio o quello del Comandante, la nave possa essere esposta a rischi di guerra" fra i quali vengono inclusi i rischi di pirateria (*"the vessel, unless the written consent of the Owners be first obtained, shall not be ordered to..any port, place, area or zone, wherit appears that the Vessel..may be exposed to War Risks"*). Nel caso in commento, la nave "Paiwan Wisdom" era stata noleggiata per un periodo di 11-13 mesi secondo il formulario NYPE 93 che incorporava una *Conwartime clause 2004*, una *Trading Limit Clause*, che escludeva la rotta commerciale della nave verso Eritrea, Etiopia e Somalia (ma non Kenia) e prevedeva il transito della nave nel Golfo di Aden (*"passing Gulf of Aden always allowed with H&M insurance authorization"*). Per l'ultimo viaggio, nell'Aprile 2010, la nave dal porto di Hopping (Taiwan) avrebbe dovuto dirigersi, per la scarica, a Mombasa (Kenia), East Africa. Gli armatori si rifiutarono di seguire gli ordini dei noleggiatori ed invocarono la *Conwartime clause* affermando che i recenti sviluppi degli attacchi di pirateria nell'Oceano Indiano dovevano ritenersi estesi fino all'Africa orientale. I noleggiatori non trovarono un altro impiego della nave allo stesso costo pattuito con gli armatori e la questione, risolta in primo grado a favore dell'armatore, veniva portata al vaglio della High Court. Il punto era di stabilire se, in base ad una lettura combinata delle clausole inserite nel contratto di noleggio, all'armatore fosse o meno consentito di avvalersi della *Conwartime clause* anche se le parti avevano per ragioni commerciali espressamente ricompreso la zona del Golfo di Aden come zona di transito della nave ed anche in assenza di un aggravamento del rischio di pirateria dalla data di stipula del contratto all'ordine del viaggio. Il precedente giurisprudenziale era costituito da una sentenza in appello del 1993 (caso "Product Star" Lloyd's Rep. 1993, 397), spesso invocata con successo dai noleggiatori, nella quale il rifiuto dell'armatore a seguire gli ordini di viaggio sulla base della *Conwartime clause* era infatti consentito solo in presenza di un aumento reale del rischio di pirateria dalla data di conclusione del contratto alla data dell'ordine di viaggio. Nel caso "Paiwan Wisdom" i noleggiatori provarono a sostenere che, nella specie, non solo non si era verificato alcun aggravamento del rischio di pirateria dalla data del contratto, ma anche che le parti avevano espressamente accettato tale rischio prevedendo che la navigazione si estendesse fino al Kenia. La tesi dei noleggiatori era dunque che, alla luce di tali pattuizioni fra le parti, e diversa interpretazione della *Conwartime clause* avrebbe, di fatto, privato di significato gli accordi commerciali delle parti creando un danno

economico ai noleggiatori. Da qui la portata innovativa della sentenza "Paiwan Wisdom". La High Court ha infatti respinto l'appello dei noleggiatori proprio in base ad una diversa interpretazione della cl. 50 del charter party (*Trading Limits Clause*). Se da un lato, infatti, le parti possono prevedere, per ragioni del commercio internazionale, l'interruzione della rotta con alcuni paesi dell'East Africa e darne atto nel C/P, tale accordo non può escludere il diritto dell'armatore di avvalersi della *Conwartime* se inserita nel contratto. L'armatore, secondo le Corti Inglesi, non poteva sapere, al momento della conclusione del contratto, che la nave sarebbe stata impiegata con rotta commerciale verso il Kenia. Comunque, secondo la High Court, l'accordo a passare nel Golfo di Aden poteva giustificarsi solo alla luce di forze navali ed un sistema di scorta adeguato a contrastare gli attacchi di pirateria. In tale chiave di lettura poteva dunque giustificarsi il rinvio dell'armatore alla *Conwartime clause* nonostante diversi accordi commerciali fra le parti. Secondo i commentatori con il caso "Paiwan Wisdom" la High Court offre un buon esempio di esercizio ermeneutico del regolamento contrattuale e delle clausole inserite in un charterparty. La Corte ha di fatto chiarito che, se dal contratto nel suo complesso emerge che l'armatore ha accettato il rischio di pirateria, allora può invocare la *Conwartime clause* solo c'è stato un reale aumento del rischio dalla data del contratto alla data del viaggio. Se, invece, dal contratto nel suo insieme emerge che l'armatore non aveva in buona fede accettato il rischio di pirateria, allora questi può sempre invocare la *Conwartime clause* e rifiutare gli ordini di viaggio indipendentemente da un aumento reale del rischio. E' ovvio che, al momento della conclusione di un contratto di noleggio, sia esso a tempo o a viaggio, le parti, per evitare di affidarsi a rischiosi criteri interpretativi, dovrebbero esplicitare le intenzioni commerciali e la rotta della nave. Particolare attenzione dovrebbe essere adottata con la previsione di una clausola pirateria su misura (simile a quelle inserite nel formulario BIMCO 2009) che legittimi espressamente il rifiuto agli ordini di viaggio in caso di transito della nave in zone a rischio di pirateria precisamente individuate o anche con l'adozione di un premio addizionale di nolo per il war risk che renda chiare le intenzioni delle parti e l'assunzione del relativo rischio di pirateria da parte dell'armatore.



avv. Cecilia Vernetti

Studio Legale Camera Vernetti

## I danni "non riparati" e la loro risarcibilità

Le polizze italiane di assicurazione delle unità da diporto in uso presso la maggior parte delle Compagnie assicurative Italiane, contengono generalmente nelle condizioni generali una clausola che prevede che *"nella liquidazione dei danni parziali sono ammesse a risarcimento soltanto le spese di riparazione sostenute incluse quelle accessorie rese necessarie dalle riparazioni stesse"*. Da tale previsione discende che in caso di danni materiali ad un'imbarcazione rientranti nella copertura assicurativa l'assicuratore richiederà, quale

condizione per procedere al relativo risarcimento, l'esibizione delle fatture di riparazione quietanzate da parte del Cantiere. L'assicuratore per contro potrà opporsi al pagamento dell'indennizzo nel caso in cui l'assicurato si limiti ad esibire dei preventivi di riparazione senza dimostrare di avere in concreto subito alcun esborso. La clausola sopra riportata è pertanto fonte di potenziali controversie fra gli assicurati e le Compagnie assicurative, nei casi in cui l'assicurato, per ragioni economiche o di opportunità, preferisca non effettuare le riparazioni, oppure decida di riparare l'imbarcazione solo dopo avere ricevuto l'indennizzo assicurativo, o ancora decida di vendere l'imbarcazione senza prima ripararla. In tali casi, infatti, l'assicurato potrà perdere il diritto all'indennizzo assicurativo in base alla clausola di polizza sopra richiamata. Accade peraltro di frequente che gli assicurati citino in giudizio la Compagnia assicuratrice sostenendo che la clausola in questione sarebbe invalida e inefficace in quanto vessatoria ai sensi dell'art. 1341, comma 2, c.c. In base a tale disposizione, le clausole contenute in condizioni generali di contratto non hanno effetto, in mancanza di una specifica approvazione per iscritto, quando prevedano delle limitazioni di responsabilità a favore di chi le ha predisposte. Per valutare la vessatorietà della clausola di polizza che prevede l'irrisarcibilità dei danni non riparati occorre, quindi, stabilire se la stessa debba essere considerata come una clausola limitativa della responsabilità dell'assicuratore, ai sensi dell'art. 1341 c.c., o piuttosto come una clausola che delimita l'oggetto assicurato. Infatti, in base all'insegnamento della Corte di Cassazione *"nel contratto di assicurazione sono da considerarsi clausole limitative della responsabilità, agli effetti dell'art. 1341c c.c. ... quelle che limitano le conseguenze della colpa o dell'inadempimento o che escludono il rischio garantito, mentre attengono all'oggetto del contratto - e non sono perciò assoggettate al regime previsto dalla suddetta norma - le clausole che riguardano il contenuto ed i limiti della garanzia assicurativa e pertanto specificano il rischio garantito"* (Cass. n. 8253 del 7.4.2010). La questione è stata di recente affrontata dal Tribunale di Monza con la sentenza n. 2023 del 17.7.2012, con specifico riferimento alla clausola relativa all'irrisarcibilità dei danni non riparati. In tale caso l'assicurato aveva venduto l'imbarcazione senza riparare i danni e l'assicuratore aveva quindi rifiutato il pagamento dell'indennizzo. Il Tribunale di Monza ha respinto la domanda dell'assicurato, proprio sulla base della predetta clausola, affermando: *"La clausola non può ritenersi vessatoria, in quanto conforme alla finalità per cui è stipulata la polizza assicurativa contro i danni. L'assicurato deve avere patito un danno e, nell'ipotesi in cui si tratti di danni parziali, è stato previsto l'indennizzo solo in relazione alle spese sostenute. Nulla impediva all'attore di procedere a riparazione dell'imbarcazione e/o a riacquistare i beni danneggiati prima della vendita. Invece l'attore ha venduto l'imbarcazione senza procedere ad alcuna riparazione, tant'è vero che ha prodotto soltanto il preventivo dei costi necessari per le riparazioni (doc. 4) e un elenco dei beni danneggiati con il relativo costo indicato dallo stesso attore ..."*. La pronuncia in esame, pertanto, ha concluso per la non vessatorietà della clausola, ritenendo in sostanza che la stessa, prevedendo l'indennizzo soltanto in relazione alle spese sostenute, sia conforme al principio indennitario che regola le polizze danni.

# Lex Trasporti

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, Andrea La Mattina, Carlo Rossello, Leopoldo Tullio, Marco Turci, Sergio Turci. **Comitato di redazione:** Daniela Aresu, Guglielmo Camera, Simona Coppola, Daniela D'Alauro, Francesca D'Orsi, Margherita Pace, Claudio Perrella, Fabio Pieroni, Barbara Pozzolo, Chiara Raggi, Andrea Tracci.



avv. Giancarlo Soave  
Studio Legale Soave

## Il terminal Portuale

Una delle operazioni più frequenti all'interno di un terminal portuale (che per sua natura svolge funzioni di ausiliario della compagnia di navigazione nelle operazioni di presa in carico e riconsegna della merce) riguarda il sollevamento dei container dal pianale dell'autoarticolato a mezzo delle gru di *stacking*. In via preliminare è opportuno tratteggiare brevemente il meccanismo che consente, durante il trasporto, il bloccaggio dei container al pianale dell'autoarticolato, al fine di comprendere le problematiche che potrebbero emergere (e che di fatto emergono) nel corso delle operazioni di sollevamento. I container sono vincolati al mezzo di trasporto grazie a dei meccanismi di bloccaggio, detti *twist lock*, situati ai quattro angoli del pianale dell'autoarticolato. Il corpo del container è strutturato in modo che, in corrispondenza degli angoli superiori ed inferiori, vi siano quattro fori/inviti detti "blocchi d'angolo": quelli inferiori servono ad ospitare i *twistlock* del pianale del camion, quelli superiori i *twistlock* dello *spreader* della gru per le operazioni di sollevamento. I *twist lock* del pianale del camion (che possono essere, a titolo esemplificativo, a perno o vite), sono dunque meccanismi che se fatti roteare manualmente all'interno delle sedi apposite (cioè i blocchi d'angolo) consentono il bloccaggio ed impediscono lo spostamento del carico durante il

trasporto. Il meccanismo di liberazione del container è, invece, bifasico: alla prima fase di apertura del *twist lock* deve necessariamente seguirne una seconda di messa in sicurezza (che, per esempio, per i *twist* a vite consiste nello svitamento sino alla completa apertura) per evitare che gli stessi, a causa delle oscillazioni e vibrazioni durante la movimentazione, possano tornare nella sede originaria e mantenere quindi un vincolo tra il container ed il pianale dell'autoarticolato. Ebbene la maggior parte (se non la quasi totalità) dei sinistri in cui, durante le operazioni di sollevamento, l'autoarticolato viene sollevato assieme al corpo container è determinato da un errore in una delle due fasi caratterizzanti il meccanismo di liberazione, ossia (i) per l'omessa apertura *tout court* di un *twist lock* ovvero (ii) per la mancata successiva messa in sicurezza. Ai fini della corretta allocazione delle responsabilità tra il terminalista ed il trasportatore è dunque essenziale comprendere a chi compete, tra i due operatori, l'operazione di apertura dei quattro *twist lock*, più in generale, l'adeguata preparazione del container per il sollevamento. La normativa di riferimento, che peraltro ha recepito una prassi già in uso in molti porti italiani, è l'articolo 29 del decreto legge n. 272 del 1999 in tema di sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali che così dispone "(...) nelle operazioni di imbarco e sbarco, il sollevamento dei container pieni sia effettuato facendo uso degli appositi *spreaders* e il manovratore non proceda a virare il container prima di aver ottenuto la sicurezza della chiusura dei *twistlocks*, attraverso l'indicazione delle apposite alette o delle apparecchiature automatiche di controllo; nel caso di sollevamento da camion a mezzo gru, l'autista posizioni il container nel punto di aggancio sotto lo *spreader* solo dopo essersi assicurato che il contenitore sia libero dai *twists*". Tale norma scinde dunque le operazioni di sollevamento in due momenti differenti e fondamentali, distribuendo equamente gli oneri di controllo in capo a tutti gli operatori coinvolti nella manovra: il camionista deve posizionare il container già libero dai *twist lock* nella zona di carico e scarico mentre il gruista deve iniziare le

operazioni di sollevamento solo dopo aver avuto la sicurezza che i *twist lock* dello *spreader* della gru siano chiusi e ben saldati al corpo del contenitore. La *ratio* della norma è logica e coerente con la realtà operativa dei terminal portuali e con la necessaria speditezza dei traffici: l'autista del camion non è infatti in grado di verificare il corretto bloccaggio dei *twist lock* dello *spreader* e, di contro, il gruista (posizionato molti metri sopra il luogo del sollevamento) non può accertarsi del corretto sganciamento dei *twists* che vincolano il pianale al container. La norma insomma fotografa e fornisce un quadro ben preciso delle operazioni di sollevamento dei container, distribuendo equamente in capo ad entrambe le parti, in ragione delle rispettive posizioni nelle operazioni di sollevamento, i controlli e le verifiche opportune. Il disposto normativo, sebbene chiaro nella allocazione dei compiti, deve essere però analizzato (anche) alla luce dell'inquadramento che la giurisprudenza fornisce delle operazioni portuali in modo da comprendere come la norma venga applicata nei casi concreti e se, di conseguenza, possano discendere in capo al terminalista ulteriori oneri di controllo e/o di verifica sull'operato del trasportatore (dunque anche in materia di *twist lock*). E' infatti oramai orientamento costante in giurisprudenza che alcune delle attività che si svolgono in ambito portuale debbano essere qualificate pericolose ex art. 2050 c.c. (fra le molte Cass. 5764/1987 e Cass. n. 6888/2005), come ad esempio le operazioni di carico e scarico di navi con mezzi meccanici (cfr. Cass. n. 10951/1996) e la movimentazione dei container (cfr. Tribunale di Genova 12 gennaio 2009). E' dunque necessario un coordinamento ed un bilanciamento tra le disposizioni dell'articolo 29 della legge 272/1999 e l'articolo 2050 c.c. che prevede a carico dell'esercente attività di cose pericolose (in questo caso il terminalista) una prova liberatoria molto precisa e rigorosa che consiste nella dimostrazione di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno. Le pronunce giurisprudenziali più interessanti in materia di danni da sollevamento sono state rese dalla Corte d'Appello di Genova e, ancora più recentemente, dal Tribunale della Spezia che, pur

### Indice

[Il terminal portuale](#)

[L'avaria comune o generale](#)

[I relitti e la rottamazione](#)

[Estratto dal "Diritto dei Trasporti"](#)

[La risoluzione nei contratti di salvataggio](#)

[La riduzione dei tempi di riscossione dei dazi doganali e dell'Iva all'importazione](#)

[Il riordino normativo della sicurezza ferroviaria italiana](#)

[La normativa](#)

[Il caso "Kyla"](#)

[Notice of readiness e controstallie](#)

### Le Adr : Aspetti generali

[Italia: via libera alle Guardie Giurate a bordo](#)

[La prescrizione nella nautica da diporto](#)

[Novità in materia di fatturazione elettronica](#)

seguendo percorsi argomentativi differenti, sono giunte alla medesima conclusione. In data 01.03.2006 la Seconda Sezione della Corte d'Appello di Genova, chiamata a pronunciarsi in relazione ad una eventuale responsabilità del terminal per omesso controllo sul corretto operato del trasportatore, che aveva aperto i *twist lock* prima di recarsi nella zona adibita allo scarico e carico dei container, ha stabilito che "non si può affermare la responsabilità ai sensi dell'art. 2050 c.c. in relazione all'omesso controllo dell'esecuzione da parte di altri soggetti di ciò che questi dovevano fare prima dell'inizio dell'attività pericolosa ed in relazione quindi alla mancata adozione di tutte le misure (volte proprio ad effettuare questo controllo) idonee ad evitare o ridurre il danno". Secondo il ragionamento della Corte l'attività di movimentazione dei container, tipizzata dall'art. 29 del decreto legislativo 272 del 1992, è dunque solo quella che consiste nel sollevamento e nel riposizionamento dello stesso, non invece ogni altra attività precedente, prodromica o successiva. Non rientra dunque nell'ambito delle verifiche che il gruista deve necessariamente porre in essere quella di accertarsi che gli altri operatori coinvolti nell'operazione di sollevamento (in questo caso il trasportatore) abbiano correttamente adempiuto ai compiti ad essi demandati (nel caso di specie la liberazione del *twist lock*). In sostanza il gruista può e deve legittimamente confidare nel fatto che gli venga presentato al momento del sollevamento un container libero dai *twist lock*. In questa prospettiva, conclude la Corte, non si può quindi affermare una responsabilità del terminalista ai sensi dell'articolo 2050 c.c. per aver omesso di controllare un'attività che incombeva al trasportatore e che, peraltro, precedeva l'inizio dell'attività pericolosa. Più recentemente il Tribunale della Spezia (con sentenza del 7 ottobre 2011) ha affrontato e risolto la medesima questione utilizzando però un taglio ed una prospettiva differenti, ossia analizzando il perimetro applicativo dell'articolo 2050 c.c. ed i conseguenti riflessi in tema di prova liberatoria. Il Tribunale, dopo aver inizialmente stabilito che la normativa di legge poneva a carico dell'autista, quanto meno in via analogica, l'onere di provvedere alla liberazione dei *twist lock*, si è posto il problema se in capo al terminalista potesse derivare un onere di controllo sull'operato del trasportatore, in ragione della generale qualificazione dell'attività terminalista come attività di tipo pericolosa e della rigorosa prova liberatoria richiesta proprio dall'art. 2050 c.c.. Secondo il ragionamento del Tribunale, che si sviluppa nelle maglie dell'articolo 2050 c.c., si deve preliminarmente operare una selezione dei rischi che l'esercente l'attività pericolosa ha l'onere di evitare in modo da circoscrivere e delimitare il rapporto causale tra il danno e le mansioni esercitate (che, altrimenti, senza tali accorgimenti sul piano oggettivo potrebbe tendere all'infinito). Richiamando una precedente pronuncia della Suprema Corte (Cass. n. 26516/09), la *ratio* dell'art. 2050 c.c. va dunque individuata in base al criterio dell'esposizione al pericolo e dell'assunzione del rischio, con la conseguenza che il costo dell'eventuale danno deve essere imputato al soggetto che, prima del verificarsi dell'evento, si trovava nella situazione più idonea ad evitarlo. Dunque il Tribunale, pur riconoscendo la natura pericolosa dell'attività di movimentazione dei container svolta dal

terminalista, è giunto alla conclusione che il soggetto che aveva le maggiori possibilità di evitare l'incidente era sicuramente il trasportatore sul quale doveva dunque ricadere la responsabilità del danno. Le pronunce citate hanno quindi fornito due diverse prospettive e due differenti inquadramenti del problema, giungendo però alla medesima conclusione: secondo la Corte d'Appello di Genova solo l'attività di sollevamento vera e propria costituisce attività di tipo pericoloso ex art. 2050 c.c. mentre la presentazione del container, da parte del trasportatore, libero dai *twist lock* è un'attività precedente che si colloca "a monte" e che ne costituisce autonomo presupposto (con la conseguenza che il gruista deve poter confidare che il container gli venga presentato libero e senza impedimenti); al contrario il Tribunale della Spezia, operando una valutazione sui rischi sussumibili all'interno dell'articolo 2050 c.c. per i quali il terminalista può essere chiamato a rispondere, ha ritenuto che le conseguenze del danno debbano essere poste a carico del trasportatore quale soggetto che si trova materialmente nella situazione più idonea ad evitarlo. Dunque la Corte d'Appello ha delimitato, aprioristicamente, il perimetro applicativo dell'articolo 2050 c.c. operando un distinguo sulla base del tipo di attività svolta (operazioni di apertura del *twist lock* fase di sollevamento del container), mentre il Tribunale della Spezia ha svolto un'indagine interna all'articolo 2050 c.c. selezionando i singoli rischi che l'esercente l'attività pericolosa ha l'onere di evitare. Entrambe le impostazioni costituiscono, di fatto, due facce della stessa medaglia. In conclusione, anche a prescindere dal generale inquadramento dell'attività terminalista come attività di tipo pericoloso, deve ritenersi oramai principio acquisito l'obbligo (e, di riflesso, la responsabilità) in capo al trasportatore della corretta apertura dei *twist lock* del container prima dell'inizio delle operazioni di sollevamento.



avv. Guglielmo Camera

Studio Legale Camera Verneti

## L'avaria comune o generale

L'avaria comune è un istituto antichissimo del diritto marittimo e nella sua definizione di scuola si identifica con ogni atto o provvedimento volontario con cui viene deliberato un sacrificio volto alla salvezza della spedizione. Il danno da avaria comune può consistere (al pari delle avarie particolari) in un'avaria danno ovvero in un'avaria spesa a seconda che si concreti in un sacrificio che vada ad interessare i beni oggetto della spedizione ovvero quelli estranei ad essa. Un esempio di quanto anzidetto potrebbe essere un atto del comandante che per preservare la stabilità della nave e quindi la sicurezza di questa e di ciò che è

a bordo, decida di gettare fuoribordo una parte del carico (avaria danno) ovvero incorra in spese straordinarie per poter rifugiare con la nave in un porto (avaria spesa). Proprio in quanto detto sacrificio è volto a garantire la sicurezza di tutti i beni interessati dalla spedizione (nave, carico, combustibile, ecc.) il danno o la spesa in cui si è incorsi deve essere sopportato dai proprietari dei beni interessati, proporzionalmente al loro valore. La relativa disciplina è contenuta negli artt. da 469 a 481 Cod. Nav. che di fatto ricalca quella adottata a livello internazionale dalle Regole di York-Anversa. Guardando alla disciplina ivi contenuta si evince che affinché un atto di avaria comune sia ammissibile come tale, occorre che lo stesso sia compiuto da chi ha il potere per farlo ossia il Comandante (nelle Regole di York Anversa non vi è questo requisito). A ciò si aggiunge che – secondo la definizione di scuola – l'atto deve essere intenzionale, ragionevole, inteso alla comune salvezza della spedizione e volto a scongiurare un pericolo. Da tale definizione ne deriva che un atto compiuto per ordine dell'autorità non può considerarsi intenzionale, né che un atto volto alla salvezza di uno solo dei beni possa considerarsi di avaria comune. Per quanto attiene al pericolo non è necessario che lo stesso sia presente o imminente, posto che è sufficiente una ragionevole previsione dello stesso. Peraltro ai sensi dell'art. 470 Cod. Nav. non tutti i danni possono considerarsi di avaria comune. Infatti non possono considerarsi tali i danni che siano occorsi a tutte quelle parti che non facciano parte dell'inventario armatoriale ovvero alle provviste di bordo (per evitare speculazioni da parte dell'armatore), ovvero a beni clandestini o dichiarati inesattamente dal caricatore (a titolo di sanzione) ovvero ancora su cose caricate sopra coperta (a titolo di equità). Invero in tale ultima ipotesi la legge prevede solo che i proprietari dei beni caricati in stiva non partecipino alla contribuzione. A questo ultimo riguardo occorre notare che al fine di determinare quali danni o spese siano ammissibili in avaria comune e chi ed in che misura debba contribuire si effettua la redazione di un cd. Regolamento contributivo o di avaria comune, la cui procedura è dettagliata nel cod. nav. Da un punto di vista assicurativo proprio in quanto volto alla salvezza dei beni, l'atto di avaria comune è a carico dell'assicuratore qualora il provvedimento o atto sia volto ad evitare un danno che sia coperto dalla polizza (art.536 Cod. Nav.). In tal caso la differenza tra avaria danno ed avaria spesa è però rilevante in quanto mentre la prima sarà risarcibile al pari di ogni avaria particolare, la seconda sarà risarcibile nei limiti della contribuzione che il bene assicurato dovrà versare a seguito del Regolamento. È però opportuno notare che la risarcibilità di un atto di avaria comune da un punto di vista assicurativo non è legata al fatto di essere ammessa a contribuzione nel relativo regolamento, bensì dal fatto di essere stata posta in essere. Basti pensare all'esempio – dove opera comunque la copertura – della mancanza di pluralità di beni ovvero perché esclusa contrattualmente tra i partecipanti alla spedizione. Infine si osservi che nel caso di atto di avaria comune resosi necessario da colpa dell'assicurato, tale ipotesi non pregiudica la risarcibilità della contribuzione in base alla polizza qualora l'azione dell'assicurato non sia essa stessa causa di esclusione della copertura per le perdite o avarie al bene assicurato.



Avv. Simona Coppola

Studio Legale Garbarino Vergani

## I relitti e la rottamazione di navi

In un periodo in cui in Italia tanto si parla di relitti e di rottamazione mi sembra molto attuale affrontare la questione dei relitti navali e della individuazione e smantellamento dei medesimi al fine di tutelare l'ambiente e la sicurezza della navigazione. Sono considerate relitti le navi che hanno perso la loro attitudine alla navigazione per un'alterazione irreversibile delle loro componenti e sono quindi soggette alla cancellazione dal registro di iscrizione (1). La questione relativa alla rimozione dei relitti ed al loro smaltimento ha enorme importanza coinvolgendo contrapposti interessi sia pubblici che privati ed essendo suscettibile di impattare in maniera importante sulla salvaguardia dell'ambiente e della sicurezza marittima. La rimozione dei relitti nell'ambito delle acque territoriali italiane è disciplinata dall'art 73 del codice della navigazione e dagli articoli 90, 91 e 92 del Regolamento per l'Esecuzione del Codice della Navigazione. L'art. 73 del codice della navigazione così stabilisce:

**“Art. 73 (Rimozione di navi e di aeromobili sommersi)** Nel caso di sommersione di navi o di aeromobili nei porti, rade, canali, ovvero in località del mare territoriale nelle quali il giudizio dell'autorità marittima possa derivarne un pericolo o un intralcio per la navigazione, il capo del compartimento ordina al proprietario, nei modi stabiliti dal regolamento, di provvedere a proprie spese alla rimozione del relitto, fissando il termine per l'esecuzione. Se il proprietario non esegue l'ordine nel termine fissato, l'autorità provvede d'ufficio alla rimozione e alla vendita dei relitti per conto dello Stato. Se il ricavato della vendita dei relitti supera le spese sostenute dallo Stato, sulla differenza concorrono i

creditori privilegiati o ipotecari sulla nave. Nei casi d'urgenza l'autorità può senz'altro provvedere d'ufficio, per conto e a spese del proprietario. Tuttavia per le navi di stazza lorda non superiore alle trecento tonnellate il proprietario è tenuto al pagamento delle spese di rimozione soltanto entro i limiti del valore dei relitti recuperati”. In sintesi è l'Autorità Marittima a decidere sulla rimozione del relitto e sulle tempistiche della rimozione (solitamente all'ordine di rimozione deve seguire un pronto intervento da parte del soggetto proprietario o da

quello preposto alla rimozione). Le spese della rimozione e dell'eventuale smaltimento restano a carico del proprietario del bene. Anche qualora all'affondamento conseguano danni da inquinamento (perdita del gasolio ad esempio), queste sono da ritenersi a carico del proprietario della nave. La disciplina della rimozione dei relitti in mare è disciplinata a livello internazionale dalla Convenzione di Nairobi del 2007 (2) applicabile alla zona economica esclusiva di ogni Stato contraente ovvero, se uno Stato non ha istituito tale zona, ad ogni area esterna ed adiacente al mare territoriale di detto Stato che si estenda non oltre le 200 miglia nautiche dalle linee di base da cui si misura l'ampiezza del suo mare territoriale. La Convenzione si applica ai relitti che si trovano nelle aree come su individuate ed ha, tra i suoi principali scopi, migliorare la sicurezza della navigazione e di salvaguardare l'ambiente marino. Prevede che gli Stati firmatari della Convenzione possano pretendere che, qualora *“una nave battente la propria bandiera sia coinvolta in un sinistro marittimo risultante in un relitto il comandante ed il gestore di tale nave lo notifichino senza ritardo allo Stato interessato”*. La relazione che deriva dagli accertamenti condotti dagli Stati deve permettere la corretta localizzazione della nave, l'indicazione delle caratteristiche del relitto e della natura dell'evento occorso, la natura del carico trasportato e la menzione delle eventuali sostanze nocive presenti a bordo. Detta relazione sarà usata dallo Stato contraente per stabilire se il relitto rappresenti un rischio per la navigazione o per l'ambiente e, nel caso in cui in effetti

sono fissate dallo Stato interessato allo scopo di evitare danni alla navigazione ed all'ambiente. Qualora l'Armatore registrato non intervenga prontamente o la situazione meriti un approccio immediato, sarà lo Stato interessato ad effettuare quanto necessario al recupero del relitto ed alla messa in sicurezza dell'area interessata dal sinistro a spese dell'Armatore registrato. Allo scopo di far funzionare adeguatamente il meccanismo su descritto e scongiurare il rischio che l'Armatore non possa farsi carico della rimozione e dello smaltimento del relitto, è previsto che ogni Armatore di nave di stazza lorda superiore alle trecento mila tonnellate e che batta bandiera di uno Stato contraente sia tenuto a sottoscrivere un'assicurazione o altra garanzia finanziaria per coprire le responsabilità finanziarie legate all'applicazione della Convenzione in parola. La Convenzione prevede ovviamente anche i modi in cui devono essere risolte eventuali controversie sorte tra gli Stati e disciplina in modo organico e chiaro la rimozione dei relitti in mare. La Convenzione di Nairobi, al momento, non è stata ratificata dall'Italia che, però, ha allo studio un progetto di modifica del codice della navigazione nella parte in cui tratta detta materia. La tredicesima Commissione Permanente del Senato ha evidenziato la necessità di inserire nella legislazione vigente la nozione di nave abbandonata e di approntare la normativa idonea ad affrontare questo problema che impatta sia sull'ambiente che sull'economia delle nazioni. E' stato, dunque, presentato al Senato, in seno alla sedicesima legislatura il disegno di legge n. 3630 (3) che si applica ai relitti

navali ed alle navi abbandonate nei porti nazionali o nelle immediate vicinanze dei medesimi, ed ha come esplicito scopo quello di salvaguardare l'ambiente e di tutelare la sicurezza della navigazione. Il disegno di legge definisce *“relitto navale”* una nave affondata e qualsiasi parte di una nave affondata incluso ogni oggetto che sia stato a bordo della medesima nonché ogni nave che sia ragionevole prevedere stia per affondare. E' intesa, invece, *“nave abbandonata”* qualsiasi nave per cui l'armatore non ponga nessun atto cui è obbligato per legge nei confronti dello Stato costiero, dell'equipaggio e del raccomandatario.

Parallelamente a quanto previsto dalla Convenzione di Nairobi, anche il disegno di legge prevede che lo Stato effettui una mappatura dei relitti navali e delle navi abbandonate nonché l'istituzione presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto dell'osservatorio nazionale sui relitti e sulle navi abbandonate, cui le autorità Portuali, e nei porti in cui queste non sono istituite, le Autorità Marittime, invino per via telematica i risultati e gli aggiornamenti di dette mappature. Elemento di novità del disegno di legge in commento è l'istituzione di un *“Consorzio per il riciclaggio dei*



rappresenti un rischio lo Stato deve allora assicurarsi (art. 8 della Convenzione) che siano state utilizzate tutte le misure idonee a contrassegnare il relitto, garantire che quelle misure che devono consistere sia nella segnalazione del relitto tramite boe che nell'effettuare le opportune pubblicazioni nautiche, siano riconoscibili a livello internazionale. Misure altrettanto accurate e puntuali sono previste per la rimozione dei relitti pericolosi, essendo stabilito che, nel caso in cui il relitto rappresenti un pericolo, l'Armatore registrato debba rimuoverlo alle condizioni che

relitti navali e delle navi abbandonate" con lo scopo di assicurare il riciclaggio dei materiali provenienti dai relitti e dalle navi abbandonate cui potranno prendere parte: cantieri navali, demolitori di navi, raggruppamenti di imprese o anche rappresentanti delle associazioni nazionali di categoria. E' prevista nel disegno di legge una modifica all'art.73 del codice della navigazione, con l'inserimento della previsione che, nei casi di massima urgenza l'Autorità Marittima possa disporre che la rimozione del relitto o della nave abbandonata sia affidata al Consorzio. Scompare anche l'ultimo comma dell'art. 73 del codice della navigazione ovvero, che la previsione per le navi di stazza inferiore alle trecentomila tonnellate il proprietario sia responsabile delle spese di rimozione solo entro i limiti del valore assicurato. In tale ultimo caso, le cose rimosse divengono di proprietà del Consorzio. Un ulteriore elemento di novità è l'istituzione del "fondo per la riduzione dei rifiuti prodotti dalle navi"; l'ultimo articolo del disegno di legge in commento prevede infatti che ogni nave che attracchi in un porto dello Stato versi un contributo ambientale finalizzato a migliorare le azioni per la riduzione dell'inquinamento derivante dai rifiuti prodotti dalle navi. Non sono certamente stimabili i tempi in cui i contenuti del disegno di legge in parola potranno arrivare ad avere una efficacia legislativa, né è possibile prevedere se il testo rimarrà o meno invariato; certamente si intuisce già che alcune previsioni del medesimo saranno impopolari. Viene per esempio introdotta una tassa "ambientale" per ogni nave che faccia scalo nei porti italiani e nulla si prevede invece circa le coperture assicurative o finanziarie per gli armatori come viceversa puntualmente stabilito nella Convenzione di Nairobi. Resta inoltre da chiarire la natura giuridica del Consorzio, i criteri attraverso cui saranno scelte le imprese o gli enti che ne faranno parte e quale soggetto sarà chiamato a pagare un eventuale recupero effettuato dal consorzio nel caso in cui, il bene recuperato, abbia un valore inferiore rispetto a quanto sia stato speso per recuperarlo. Ad ogni modo un aggiornamento della normativa sul recupero dei relitti e sul loro smaltimento appare necessaria; sarebbe auspicabile la medesima si ponesse in linea con le previsioni che sulla

materia sono sviluppate a livello internazionale anche per non creare confusione e problemi agli armatori che arrivano nei nostri porti e che dovrebbero trovare, una volta tanto, semplificati i loro commerci.



avv. Francesca D'Orsi

Studio Legale D'Orsi

estratto dal

## DIRITTO DEI TRASPORTI

### Sulla VALIDITÀ della CLAUSOLA di DEROGA alla GIURISDIZIONE ITALIANA CONTENUTA nella POLIZZA di CARICO.

Le Sezioni Unite civili della Suprema Corte sono tornate ad occuparsi della validità delle clausole di deroga alla giurisdizione italiana contenute nelle polizze di carico alla luce della norma dell'art. 17 della Convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968 sulla competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, resa esecutiva in Italia con legge 21 giugno 1971, n. 804. La sentenza delle SS. UU. del 14 febbraio 2011 nr. 3568 riveste particolare importanza per l'ampiezza e la rilevanza delle questioni affrontate che costituiscono, ormai da tempo, argomenti fondamentali nell'ambito del diritto dei trasporti marittimi. La pronuncia si colloca nel solco tracciato dalla giurisprudenza della Corte di Cassazione sulla base dei principi posti dalle sentenze della Corte di Giustizia delle

Comunità Europee in materia di interpretazione del testo originario dell'art. 17 della Convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968 ora art. 23 regolamento 44/2001,

affrontando la validità della clausola di deroga alla giurisdizione apposta su una polizza di carico sottoscritta dal solo vettore ed in particolar modo sulla validità della stessa anche nei confronti del terzo giratario della polizza di carico. Le Sezioni Unite del 2011 con la sentenza in commento hanno

sostanzialmente confermato quanto già affermato nelle precedenti pronunce e soprattutto nella sentenza sempre a Sezioni Unite del 17 gennaio 2005 nr. 731 ovvero ammettere la validità della clausola di proroga della giurisdizione e nel ritenere valido il comportamento concludente delle controparti del vettore che abbiano ricevuto la polizza di carico senza sollevare eccezioni. Tuttavia profondamente diverso è stato il percorso normativo seguito. Nelle sezioni unite del 2005, facendo perno sulla nazionalità del paese prorogato, la Corte aveva escluso l'applicabilità della normativa internazionale sull'assunto che la proroga della giurisdizione fosse avvenuta a favore di uno stato terzo, estraneo alla convenzione di Bruxelles. Nel caso delle sezioni unite del 2011 la Corte, pur richiamando il proprio precedente orientamento, ha ritenuto che la questione di validità della clausola di deroga della giurisdizione debba essere decisa secondo il diritto interno, pur comunitariamente interpretato, e non direttamente in base allora alla Convenzione ed ora al Regolamento 44/2001. L'esclusione della operatività per così dire "diretta" dell'art. 23 Reg. secondo la Corte deriva dal fatto che nella fattispecie entrambe le parti fossero domiciliate in Italia, dove avevano anche le rispettive sedi legali. Pertanto, tra di esse secondo la Corte non si pone un problema di competenza internazionale da regolare ai sensi del Regolamento Comunitario, come emerge dall'art. 2 del Regolamento stesso. Né l'internazionalità della controversia può derivare dal fatto che, pur essendo entrambe le parti domiciliate in Italia, esse abbiano previsto una deroga di giurisdizione in favore di giudice straniero. In sede di interpretazione della L. n. 218 del 1995, art. 4, comma 2, al fine di ritenere soddisfatto il requisito della prova scritta per la validità della clausola può affermarsi la rilevanza del comportamento concludente delle parti, ove risulti operante, nel settore del commercio internazionale in cui operano i contraenti, un uso che detto comportamento preveda come fatto idoneo a far riconoscere la volontà delle parti. Pertanto, prosegue la Corte, tenuto conto della notoria vigenza nel campo dei trasporti marittimi internazionali, di un uso internazionale che non conosca la sottoscrizione della polizza di carico da parte del caricatore, il giudice può basare la sua valutazione circa la sussistenza di un'ideonea prova dell'accordo di deroga, sulla polizza di carico redatta su modulo, predisposto da un solo contraente e dal medesimo soltanto sottoscritto in conformità agli usi commerciali internazionali del ramo, che rechi la clausola di attribuzione della competenza ad un determinato foro, qualora il caricatore, nella consapevole adesione ad un uso normativo, l'abbia ricevuta senza contestazioni e l'abbia negoziata sia pure successivamente, con girata a favore del ricevitore, ponendo in essere un comportamento implicante l'accettazione del patto di deroga, la cui sussistenza deve quindi ritenersi presunta. La Corte conclusivamente ha ritenuto che la clausola derogativa della giurisdizione del giudice italiano che le parti contraenti abbiano validamente inserito nel contratto e riportato nell'originale negoziabile della polizza di carico, è operante anche nei confronti dei successivi prenditori del titolo secondo la relativa legge di circolazione, senza che si renda, all'uopo, necessaria la ripetizione, ad ogni suo trasferimento, degli adempimenti formali fra detti contraenti.





RICHARD GUNN

Reed Smith LLP

## La risoluzione nei contratti di salvataggio

**N**el diritto inglese, un contratto può essere risolto sia in virtù di una disposizione espressa nel contratto, sia quando è stato portato a termine, o per effetto della common law e tali principi si applicano anche al contratto di salvataggio non è diverso. Il presente contributo tratterà della risoluzione contrattuale. Luogo Sicuro. Non vi è alcun obbligo per i soccorritori di riportare la nave nel luogo sicuro più vicino in quanto ciò costituirebbe un onere eccessivo per i soccorritori, a cui verrebbe quindi richiesto di effettuare una comparazione tra i vari luoghi. Se un luogo sia da considerarsi come "luogo sicuro" è una questione di fatto che dipende dalla natura del sinistro. Va ricordato che un luogo sicuro può non necessariamente essere il medesimo per tutti i beni interessati dal contratto di salvataggio. La questione fondamentale per stabilire se una nave è in sicurezza è capire se debbano essere forniti ulteriori prestazioni da parte dei soccorritori. Ai fini di determinare se una nave è in sicurezza non rilevano le eventuali prestazioni ordinarie ancora dovute quali, ad esempio, la fornitura di un rimorchiatore che operi in stand-by. **Risultato Utile:** La clausola G prevede che: "Quando non c'è più alcuna ragionevole prospettiva di un risultato utile che porti ad un compenso di salvataggio ... i proprietari della nave o i soccorritori hanno il diritto di cessare i servizi dando un ragionevole preavviso scritto ragionevole". Tale clausola può essere invocata sia dai proprietari della nave, sia dai soccorritori. Non è una clausola che consente ad altri interessati ai beni salvati di risolvere il contratto di salvataggio. Questo potrebbe apparire piuttosto anomalo soprattutto nei casi dove il valore maggiore dei beni salvati riguarda il carico e non la nave. L'elemento fondamentale è la presenza di "una ragionevole prospettiva di conseguire un utile risultato". La frase ricalca l'articolo 12 della Convenzione sul Salvataggio del 1989, in cui "le operazioni di salvataggio, che hanno conseguito un risultato utile danno diritto ad un compenso". Inoltre, "non è dovuto alcun compenso, ai sensi della presente Convenzione, se le operazioni di salvataggio non hanno conseguito alcun risultato utile". Entrambi questi criteri sembrano fare riferimento al salvataggio dei beni. Ne consegue che l'utilità di cui si deve tenere conto è ciò che è tale per il proprietario dei beni salvati e non ciò che può essere utile per il soccorritore in termini di compenso che quest'ultimo potrebbe ricevere. Quindi, la clausola può probabilmente essere invocata solo nel caso in cui sia improbabile che al termine delle operazioni residui un valore della proprietà salvata ovvero che tale valore sia minimo. In

secondo luogo è chiaro che le circostanze che fanno sì che non si consegua un risultato utile, non devono necessariamente essere certe. Basterebbe semplicemente una ragionevole possibilità che tali circostanze si possano verificare. Così, per esempio, se tutte le opzioni disponibili sono state considerate ma nonostante ciò si è ritenuto improbabile che in esito alle operazioni di salvataggio il recuperato potrebbe non avere alcun valore, allora si potrebbe ben dire che non esiste alcuna ragionevole prospettiva di un risultato utile e i salvatori potrebbero quindi risolvere il contratto (così come potrebbero farlo anche i proprietari). **Clausola SCOPIC 9(i) Diritti dei Contraenti:** "Il Contraente ha il diritto di interrompere le prestazioni in base alla clausola SCOPIC ed al contratto principale dando comunicazione scritta ai proprietari della nave... se il costo totale delle sue prestazioni fino a quel momento e di quelle che saranno necessarie per soddisfare le obbligazioni qui indicate in favore dei beni salvati (calcolato in base alle tariffe, ma prima dell'applicazione del bonus del 25% previsto in base alla sub-clausola 5 (iii) del presente documento) supererà la somma di: (a) il valore dei beni in grado di essere salvati, e (b) tutte le somme a cui avrà diritto a titolo di remunerazione SCOPIC." Determinare se sussista il diritto di risoluzione ai sensi di questa sub-clausola è una questione piuttosto complessa. La prima cosa da notare è che il diritto dei soccorritori di cessare le prestazioni in base alla clausola SCOPIC determina anche la risoluzione del contratto principale. Il soccorritore deve effettuare una valutazione dei suoi costi fino a quel momento e una valutazione dei costi futuri prima di applicare il bonus del 25% per le spese vive (cd. "out of pocket"). Tuttavia, questa è solo la prima parte della valutazione richiesta in quanto si richiede anche di determinare il valore dei beni da salvare. È opinione di chi scrive che, andrebbe valutato il valore degli stessi quale sarebbe al momento della conclusione delle operazioni. Una volta che ciò stato determinato, il soccorritore dovrà quindi aggiungere al valore dei beni salvati quello che riceverà in base alla SCOPIC. Quest'ultima è la remunerazione SCOPIC che è pagabile al termine delle operazioni e non alla data della risoluzione. Ne consegue che nella maggior parte delle situazioni, la remunerazione SCOPIC ai sensi del 9(i),(b) di cui il soccorritore avrebbe diritto al termine delle prestazioni, sarà quasi sempre maggiore dei servizi forniti fino quel momento e dei futuri servizi SCOPIC che quindi continuano, in quanto su tali servizi futuri non è applicato il bonus. Pertanto, anche se il previsto valore salvato della proprietà fosse minimo, qualora sia stata invocata la SCOPIC in una fase iniziale, i soccorritori saranno probabilmente destinati a non essere in grado di invocare la Clausola 9. **Clausola SCOPIC 9(ii) Diritto di recesso dei Proprietari.** "I proprietari della nave possono in qualsiasi momento recedere dall'obbligo di pagare la remunerazione SCOPIC... fatto salvo il fatto che i Contraenti hanno diritto ad almeno 5 giorni di preavviso di tale recesso. In caso di tale recesso, la valutazione dei compensi SCOPIC dovrà tenere conto di tutte le somme dovute ai sensi delle tariffe previste di cui all'Appendice A del presente documento, compreso il tempo per la smobilitazione nella misura in cui tale tempo supera ragionevolmente i 5 giorni del preavviso". La differenza principale da notare qui è che, la clausola consente ai proprietari dei beni salvati di

recedere dal pagare la SCOPIC. Questo diritto può essere contrapposto ai diritti dei soccorritori di cui alla Clausola 9(i) sopra, di recedere sia dal contratto SCOPIC sia da quello principale. Quindi, alla luce di ciò, quando i proprietari esercitano i loro diritti ai sensi della presente sub-clausola, cessa il loro obbligo di pagare la remunerazione SCOPIC ai soccorritori in conformità alle tariffe relative, continuando però a sussistere gli obblighi dei soccorritori previsti nel contratto principale. Tuttavia, la clausola continua a fare riferimento ai diritti SCOPIC dei soccorritori dopo il recesso nei casi in cui la smobilitazione superi i 5 giorni previsti per il preavviso. Quindi sembrerebbe che la clausola preveda che i soccorritori siano in grado di terminare l'intera operazione una volta che lo SCOPIC è stato risolto da parte dai proprietari. Inoltre, quando si va a considerare la clausola 9 (iii) SCOPIC, si prevede che: "Le norme del recesso... di cui sopra si applicano soltanto se il soccorritore non ha impedimenti alla smobilitazione del suo equipaggiamento...". Quindi si è espresso in questa parte della clausola che se il Contraente è impedito a partire, di solito per ragioni di protezione ambientale, il preavviso dei 5 giorni non ha alcun effetto. Questa sub-clausola non fa nuovamente alcuna distinzione tra il riferimento al contratto principale, nel sub-paragrafo (i), e la mancanza di sua menzione nel successivo punto (ii). Difatti questa sub-clausola considera che i soccorritori smobilitino dopo la ricezione della comunicazione da parte dei proprietari. Questa è l'unica interpretazione che dà rilevanza alla clausola. Può esistere una terza alternativa, che ci riporta alla clausola 9(i). Quando i proprietari voluto recedere dall'obbligo di pagare la remunerazione SCOPIC ai sensi della clausola 9(ii), per quanto riguarda le altre clausole, la clausola SCOPIC stessa sembrerebbe rimanere in vigore. Quindi i soccorritori possono sempre invocare la Clausola 9 (i) per risolvere sia il contratto SCOPIC che quello principale, utilizzando il principio menzionato. Naturalmente, vi è una maggiore probabilità che i costi sostenuti finora, più le spese che possono essere sostenute in futuro, possano superare la SCOPIC da pagare in base al contratto, in quanto questa somma è ora fissata in virtù del recesso da parte dei proprietari. Non esiste, ancora, alcuna norma di legge né decisione arbitrale relativa alle questioni di cui sopra. Tuttavia, sembra chiaro che l'opinione generale sia per la risoluzione totale di tutto il LOF qualora la SCOPIC sia risolta, sia da parte dei proprietari, sia da parte dei soccorritori. **Mancata prestazione della garanzia.** La Clausola SCOPIC 3 prevede che a richiesta i proprietari della nave forniscano al soccorritore una Garanzia Bancaria o una Lettera del P&I per la somma di US\$3 milioni comprensiva di interessi e costi. La Cl. 4 prevede che, qualora non sia fornita tale garanzia, il soccorritore ha diritto a recedere dalla SCOPIC ed esercitare i suoi diritti in conformità al contratto principale, compreso l'articolo 14. Si vedrà che tale diritto non si configura come quello di cessare ad eseguire le prestazioni di salvataggio, ma solo a ritornare nuovamente ad una remunerazione basata sull'art. 14. Gli obblighi previsti dal contratto principale continuano, ma a quel punto, i soccorritori potrebbero valutare se si possa conseguire un risultato della clausola G, che rappresenterebbe l'unico diritto di risoluzione previsto nel contratto.



avv. Daniela D'Alauro  
Studio Legale Turci

## La riduzione dei tempi di riscossione dei dazi doganali e dell'IVA all'importazione: minori tutele per il contribuente

**D**a meno di un mese, e in particolare dal 28 marzo 2013, sono in vigore le nuove norme che hanno profondamente modificato la procedura di esecuzione degli atti di accertamento doganale. In particolare l'art 9 comma 3 bis del Decreto Legge 2 marzo 2012 n. 16 (convertito in Legge 26 aprile 2012, n. 44) ha previsto che gli atti di accertamento emessi dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ai fini della riscossione delle risorse proprie tradizionali e della connessa IVA all'importazione, diventano esecutivi decorsi dieci giorni dalla notifica. Le "risorse proprie tradizionali" sono rappresentate sia dai dazi doganali sia dai diritti agricoli; questi ultimi, dopo il recepimento nel diritto comunitario degli accordi multilaterali sul commercio (c.d. Uruguay Round 1994), sono assimilati ai primi e il 75% di queste risorse afferisce all'Unione Europea. La suddetta disposizione normativa è stata introdotta nel nostro ordinamento a seguito delle censure sollevate proprio dalla Commissione dell'Unione Europea sulla intemperività dei termini nazionali di attivazione delle procedure di riscossione coattiva dei dazi doganali. In particolare l'Istituzione europea aveva criticato il lasso di tempo intercorrente tra la notifica dell'atto di accertamento e la notifica della cartella esattoriale, che, pur rientrando nei limiti stabiliti dalla normativa nazionale, non risultava coerente con il quadro giuridico dell'Unione. Trattandosi di crediti immediatamente applicabili ai sensi dell'art. 7 del Reg. (CEE) n. 2913/1992, l'attività volta al recupero coattivo delle risorse proprie tradizionali doveva essere improntata alla massima celerità ed efficienza, al fine di non pregiudicare gli interessi finanziari dell'Unione europea. I suddetti atti di accertamento emessi dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli costituiscono titolo esecutivo decorsi dieci giorni dalla notifica a condizione che sussistano determinati requisiti. In particolare gli stessi devono contenere non solo l'intimazione ad adempiere entro il termine di dieci giorni dalla ricezione dell'atto ma anche l'avvertimento che, decorso il termine ultimo per il pagamento, la riscossione delle somme richieste, in deroga alle vigenti disposizioni in materia di iscrizione a ruolo, viene affidata in carico agli agenti della riscossione, anche ai fini dell'esecuzione forzata. A partire dal primo giorno successivo al termine ultimo per il pagamento, le somme richieste con i suddetti atti di accertamento di cui al comma 3-

bis art. 9 D.L. 16/2012 sono maggiorate degli interessi di mora ai sensi dell'articolo 30 del D.P.R. 602/1973. Come disciplinato in base alla nota dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Prot. n. 3204 R.U. del 21 gennaio 2013 per la riscossione delle somme richieste con gli atti di cui all'articolo 9, comma 3-bis, del Decreto legge 2 marzo 2012, n. 16, l'Amministrazione affida, mediante flusso telematico, i relativi carichi agli agenti della riscossione per il tramite di Equitalia servizi S.p.A. I c.d. flussi di carico devono contenere l'indicazione di determinati dati, tra cui, a titolo esemplificativo, l'ufficio che ha emesso l'atto, l'anno di riferimento del credito, l'importo di ogni articolo di carico, l'importo totale del carico affidato con l'atto, gli estremi identificativi dell'atto, la data di notifica dell'atto, il totale degli importi contenuti nel flusso di carico e l'indirizzo presso il quale è stato notificato l'atto. Se una o più quote del flusso sono prive di almeno uno dei dati tassativamente previsti ed elencati nella sopra richiamata nota dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, l'agente della riscossione, per il tramite di Equitalia servizi S.p.A., lo segnala immediatamente all'ufficio che ha emesso l'atto e resta autorizzato a non porre tali quote in riscossione fino a che il predetto ufficio non abbia provveduto alle necessarie integrazioni ovvero a scaricare le quote. L'Amministrazione trasmette, con cadenza giornaliera, i flussi di carico ad Equitalia servizi S.p.A, decorso il termine ultimo per il pagamento. Le somme affidate in carico agli agenti della riscossione vengono assimilate, ai fini contabili, ai carichi affidati a seguito di iscrizione a ruolo. La citata nota dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Prot. n. 3204 R.U. del 21 gennaio 2013 aveva previsto che le nuove disposizioni entrassero in vigore a partire dal 28 gennaio 2013; tuttavia la successiva nota dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Prot. n. 12035 R.U. del 1° febbraio 2013 ha posticipato l'effettiva applicazione della nuova normativa al 28 marzo 2013 in conformità a quanto previsto dall'art. 3 comma 2 della Legge 212/2000 (c.d. Statuto dei contribuenti), secondo cui *"le disposizioni tributarie non possono prevedere adempimenti a carico dei contribuenti la cui scadenza sia fissata anteriormente al sessantesimo giorno dalla data della loro entrata in vigore o dell'adozione dei provvedimenti di attuazione in esse espressamente previsti"*. Dal nuovo quadro normativo ne consegue inevitabilmente una notevole diminuzione di tutela del contribuente di fronte all'azione dell'Amministrazione. Le tutele introdotte dalla nuova disciplina si limitano sostanzialmente a un diritto di informativa e alla possibilità di richiedere una dilazione di pagamento. Il legislatore ha previsto infatti che il contribuente venga informato dall'agente della riscossione, con raccomandata semplice spedita all'indirizzo presso il quale è stato notificato l'atto di accertamento, della presa in carico delle somme per la riscossione. Si tratta comunque di una

mera informativa e non di un atto autonomamente impugnabile. L'agente della riscossione procederà quindi all'espropriazione forzata in virtù del mero atto di accertamento, che costituisce titolo esecutivo, senza preventivamente notificare alcuna cartella di pagamento. La dilazione di pagamento può essere concessa al contribuente dall'agente della riscossione solo successivamente alla presa in carico del titolo esecutivo qualora ricorrano i presupposti previsti dall'art. 19 del D.P.R. 602/1973. In particolare in caso di temporanea situazione di obiettiva difficoltà economica del contribuente è prevista una dilazione delle somme iscritte a ruolo fino ad un massimo di settantadue rate mensili e in caso di comprovato peggioramento di tale situazione, la dilazione concessa può essere prorogata una sola volta, per un ulteriore periodo e fino a settantadue mesi. Rimangono sempre le tutele già normativamente previste e in particolare la possibilità di impugnare l'atto di accertamento nati il Giudice Tributario, chiedendone contestualmente la sospensione dell'esecuzione, ma le stesse non sono idonee a garantire efficacemente la posizione del contribuente nei confronti dell'azione esecutiva posta in essere dall'Amministrazione. In particolare la sospensione può essere concessa sia in via amministrativa sia in via giudiziale. La prima è disciplinata dall'art. 244 Reg. CE. 2913/1992, secondo cui la presentazione di un ricorso non sospende l'esecuzione della decisione contestata ma l'autorità doganale può sospendere, in tutto o in parte, l'esecuzione della decisione quando abbia fondati motivi di dubitare della conformità della decisione impugnata alla normativa doganale, o si debba temere un danno irreparabile per l'interessato. La seconda è disciplinata dall'art. 47 D.L. 546/1992, secondo cui il ricorrente, se dall'atto impugnato può derivargli un danno grave ed irreparabile, può chiedere alla Commissione Provinciale competente la sospensione dell'esecuzione dell'atto stesso con istanza motivata proposta nel ricorso o con atto separato notificato alle altre parti. L'istanza di sospensione è decisa entro centottanta giorni dalla data di presentazione della stessa a parte i casi di eccezionale urgenza, in cui il Presidente della Commissione, previa deliberazione del merito, può motivatamente disporre la provvisoria sospensione dell'esecuzione fino alla pronuncia del collegio. Spesso la sospensione, che può essere anche parziale, è subordinata alla prestazione di idonea garanzia mediante cauzione o fidejussione bancaria o assicurativa. In conclusione, le suddette tutele oltre ad essere subordinate ad una valutazione discrezionale dell'autorità amministrativa o giudiziaria presentano tempi inadeguati per consentire al contribuente di bloccare l'esecuzione di un atto di accertamento che diviene esecutivo solamente dopo 10 giorni dalla notifica.

Segnalaci le Tue osservazioni e/o inviaci i tuoi quesiti al seguente indirizzo email:

[info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com)



avv. Margherita Pace  
Studio Legale TDP

## Il riordino normativo della sicurezza ferroviaria italiana Relazione ANSF

Il controllo della sicurezza nel sistema ferroviario italiano veniva regolamentato sia da numerose norme tecniche procedurali che stabiliscono le linee di guida per garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria che, più specificamente, dal Decreto Legislativo 10 agosto 2007 n. 162. Con tale normativa è stata recepita in Italia la direttiva 2004/49/CE relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE sulla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, sull'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e sulla certificazione di sicurezza. Con l'appena citata direttiva del 2004 il Parlamento ed il Consiglio Europeo cercarono di dare ordine alla eterogenea normativa che aveva dato l'avvio alle prime fasi del processo di regolamentazione del mercato europeo dei trasporti su rotaia, aprendo il mercato dei servizi internazionali di trasporto ferroviario di merci. La ancora precedente regolamentazione, infatti, si era dimostrata insufficiente allo scopo. Col Decreto Legislativo 10 agosto 2007 n. 162 l'Italia provvedeva, quindi, a recepire la normativa comunitaria disciplinando le condizioni di sicurezza per l'accesso al mercato dei servizi ferroviari con l'obiettivo del mantenimento e del costante miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario italiano, mediante l'adeguamento e l'armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella comunitaria, la progressiva adozione degli obiettivi e dei metodi comuni di sicurezza e l'individuazione di un organismo nazionale preposto alla sicurezza e di un organismo investigativo incaricato di effettuare indagini sugli incidenti e sugli inconvenienti ferroviari. Proprio con questa normativa è stata creata l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) avente sede a Firenze. Tale organismo ha oggi la funzione di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano, così come richiesti dal capo IV della sopra citata direttiva 2004/49/CE. L'ANSF, che ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale e il cui controllo ed indirizzo spettano al Ministro dei Trasporti - che ogni anno relaziona al Parlamento

sull'attività svolta - ha recentemente pubblicato il report sull'andamento della sicurezza ferroviaria per l'anno 2012. Non sono state incluse in tale documento le reti regionali, per le quali la supervisione sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario è tuttora svolta solo e direttamente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel predetto documento viene analizzata l'incidentalità in ambito ferroviario che, per il 2012, allinea l'Italia agli altri Paesi UE. Fa eccezione, tuttavia, l'incidenza di sinistri causati dal materiale rotabile in movimento che supera la media europea e, in Italia, rappresenta il 75% degli incidenti gravi totali. A prescindere dall'interessante analisi del quadro infortunistico e dell'avanzamento nel controllo della sicurezza su rotaia, pare importante notare il riassunto che l'Agenzia fa, in apertura di relazione, relativamente al riordino normativo compiuto dall'ANSF nell'anno 2012. Riordino, questo, indispensabile per dare alla materia della sicurezza ferroviaria maggiore chiarezza e trasparenza, delineando in modo più concreto la competenza dei singoli operatori. L'ANSF, infatti, dopo oltre tre anni di lavoro, ha finalmente emanato il decreto n. 4/2012 del 9 agosto 2012. Con tale testo normativo si è completato il processo di riordino delle norme previgenti ed il loro allineamento alle previsioni delle direttive comunitarie e al decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, che prevede, appunto, che l'Agenzia emani i principi e gli standard di sicurezza e che gli operatori emanino le disposizioni e le prescrizioni di esercizio conformemente a tali principi. Precedentemente la normativa di settore, essendo stata di fatto emanata da un soggetto che coincideva con l'esercente del servizio, non si preoccupava di operare una distinzione fra principi di sicurezza e procedure operative e, essendo stata composta in più di 100 anni di storia, era organizzata in modo non omogeneo sia per quel che concerne i contenuti che per le fonti normative. L'ANSF, durante l'anno passato, ha dunque voluto dare riordino alla materia, razionalizzandone le fonti e i contenuti e contemporaneamente si è preoccupata di allineare la normativa ai principi delle direttive comunitarie, perimetrando quindi in maniera più netta gli ambiti di competenza dei singoli operatori. A questi ultimi, infatti, è stato chiesto di emanare disposizioni e prescrizioni di esercizio per disciplinare le procedure operative sulla base della loro specifica organizzazione e con l'obbligo di garantire il rispetto di principi chiari fissati da un soggetto terzo. Gli aspetti su cui l'Agenzia è direttamente intervenuta riguardano, in sintesi, *'la sicurezza della circolazione ferroviaria in presenza di cantieri di lavoro, le modalità esecutive delle manovre, la regolamentazione della cosiddetta "marcia a vista", le modalità di attraversamento dei passaggi a livello in situazioni di degrado, l'obbligo di utilizzo di alcune tecnologie per la sicurezza, le modalità di gestione dei casi di degrado in caso di malfunzionamenti degli impianti di sicurezza ed alcuni principi generali sulle caratteristiche in termini numerici e*

*qualitativi del personale addetto allo svolgimento delle funzioni di sicurezza'* (v. pag. 6 Relazione). I testi emanati con il citato decreto n. 4/2012 sono tre: *Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria; il Regolamento per la circolazione ferroviaria; le Norme per la qualificazione del personale che svolge attività di sicurezza della circolazione ferroviaria*. Con il primo dei tre testi emanati (*"Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria"*) viene ribadito il principio, già delineato nel d.lgs. 162/2007 (articolo 1, comma 1), per cui tutti i soggetti con compiti di sicurezza della circolazione nel sistema ferroviario italiano sono tenuti a perseguire *"l'obiettivo del mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del costante miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario italiano al fine di tendere al raggiungimento di valori nulli d'incidentalità, tenendo conto dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi"*. Nella stessa normativa vengono quindi ripartite le competenze tra gli operatori ferroviari in un'ottica di responsabilizzazione e sensibilizzazione verso il presidio del livello di sicurezza della propria parte di sistema e delle interfacce esterne. Viene messa al centro della disciplina l'importanza della individuazione dei singoli ruoli e dei singoli soggetti operanti all'interno del mutato contesto ferroviario, caratterizzato oggi da una crescente liberalizzazione del mercato che determina, inevitabilmente, la presenza di diversi soggetti (Imprese ferroviarie, i Gestori dell'infrastruttura, i detentori di veicoli ferroviari, soggetti responsabili della manutenzione). La predetta normativa risponde quindi alla fondamentale esigenza di ripartire le diverse attribuzioni, per individuare le singole responsabilità e per preservare e, ove possibile, incrementare il livello di sicurezza globale del sistema ferroviario italiano. Nel *"Regolamento per la circolazione ferroviaria"* sono stati delineati i principi fondanti per delineare le relazioni fondamentali fra le singole parti (uomo, infrastruttura, treno, impianti di sicurezza e segnalamento) che compongono il sistema ferroviario. La presenza dei due richiamati testi normativi fa sì che gli operatori ferroviari abbiano come riferimento una armoniosa collezione di norme cui ispirare la propria operatività. Ciò comporta che gli stessi siano oggi maggiormente responsabilizzati nel disciplinare gli aspetti procedurali connessi con le loro attività e, dall'altro lato, abbiano l'opportunità di una maggiore flessibilità nell'individuare le soluzioni organizzative in maniera coerente con le proprie dimensioni e la tipologia di servizi da svolgere. L'ultimo testo richiamato dall'ANSF ossia le *"Norme per la qualificazione del personale che svolge attività di sicurezza della circolazione ferroviaria"* è una collezione di articoli che indica, sulla base delle norme comunitarie e nazionali, gli adempimenti necessari per l'accertamento ed il mantenimento delle competenze in materia di sicurezza del personale impiegato dagli operatori ferroviari.

visita il nostro sito

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



avv. Daniela Aresu  
Studio Legale Aresu

## La normativa

**Commissione Europea 2013/C88/ 05 (GUUE 26/3/2013) "Invito a presentare proposte per azioni di trasferimento fra modi, azione autostrade del mare, azione di riduzione del traffico, azioni catalizzatrici e azioni comuni di apprendimento nell'ambito del secondo programma Marco Polo [Regolamento (CE) n. 1692/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio — GU L 328 del 24.11.2006, pag. 1.**

La DG trasporti della Commissione Europea, in cooperazione con EU's Executive Agency for Competitiveness and Innovation (the EACI) ha pubblicato il nuovo bando del programma UE "Marco Polo II" (2007 – 2013). Sono cinque le tipologie di intervento previste: **Trasferimento modale**: per trasferire il trasporto merci su strada al trasporto marittimo a corto raggio, alle ferrovie, alle vie navigabili interne o a una combinazione delle modalità diverse di trasporto. **Catalizzazione innovativa**: per superare le barriere strutturali esistenti nel mercato del trasporto merci nell'Unione europea, come la scarsa velocità dei treni o i problemi di interoperabilità tecnica fra i modi di trasporto. **Autostrade del mare**: per trasferire il trasporto merci su strada al trasporto marittimo a corto raggio o a una combinazione di quest'ultimo con altre modalità di trasporto. **Riduzione del traffico**: per integrare il trasporto nella logistica di produzione, con l'obiettivo di ridurre la domanda di trasporto di merci su strada. **Azioni comuni di apprendimento**: per migliorare la cooperazione e ottimizzare i metodi operativi e le procedure fra i soggetti che partecipano alla catena del trasporto merci. Non possono essere presentati progetti di ricerca o studio. Il budget stanziato per il bando corrente è di 66.7 milioni di euro e si prevede che saranno finanziati circa 30 progetti. Possono presentare proposte solo le persone giuridiche, private o a partecipazione pubblica, degli Stati membri della UE, con esclusione delle persone fisiche. Il contributo copre al massimo il 50% della spesa ammissibile per i progetti di Common Learning, negli altri casi il 35%. Il termine per la presentazione delle proposte è il 23 agosto 2013

DECRETO 28 dicembre 2012, n. 266 **Regolamento recante l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, che transitano in acque internazionali a rischio pirateria. (13G00072) (GU n.75 del 29-3-2013 ). Entrata in vigore del provvedimento 13/4/2013**

Il regolamento determina le modalità attuative dell'articolo 5, commi 5 e 5-bis, del decreto-legge 12 luglio 2011, n.107, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2011, n. 130 e successive modificazioni, concernenti l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, che transitano in acque internazionali a rischio pirateria. Sono altresì determinate le modalità per l'acquisto, l'imbarco, lo sbarco, il porto, il trasporto e l'utilizzo delle armi e del relativo munizionamento, nonché i rapporti tra le guardie giurate e il comandante della nave. Molteplici le critiche rivolte al provvedimento, che sembra disattendere completamente le aspettative del mondo armatoriale, in primis per l'individuazione ormai datata delle zone a rischio pirateria (Golfo di Aden), che non tiene conto della mutata realtà del fenomeno in termini di aree interessate. La stessa Confitarma ha chiesto al Presidente del Consiglio ed al Ministro dell'Economia e delle Finanze, la proroga al 31 dicembre 2013 della data che, al momento, la Legge di Stabilità 2013 fissa al 30 giugno 2013, quale termine di scadenza per impiegare guardie giurate che non abbiano ancora frequentato icorsi teorico-pratici, a condizione che abbiano partecipato per un periodo di almeno sei mesi, quali appartenenti alle Forze armate, alle missioni internazionali in incarichi operativi e che tale condizione sia attestata dal Ministero della Difesa. Come sottolineato dal Presidente D'Amico - data l'assoluta mancanza di tali corsi di formazione, in assenza di una proroga, il Decreto n.266/2012, che già necessita di ulteriori interventi di carattere amministrativo per essere reso operativo, non potrebbe trovare alcuna applicazione annullando così il lavoro finora svolto rendendo di fatto impossibile il ricorso ai team armati privati a bordo delle nostre navi. Tra le ulteriori criticità evidenziate si segnalano ulteriormente i seguenti aspetti. L'utilizzo di guardie private è subordinato, e non alternativo, rispetto all'utilizzo (o meglio al mancato utilizzo) dei NMP. Ciò nel senso che l'armatore non può scegliere di avvalersi degli uni piuttosto che degli altri. Solo nei casi in cui il Ministero della difesa abbia reso noto all'armatore che non è previsto l'impiego dei Nuclei militari di protezione, i servizi di protezione possono essere svolti da guardie giurate, dipendenti direttamente dagli armatori, ai sensi dell'articolo 133 del T.U.L.P.S., ovvero dipendenti da istituti di vigilanza privata autorizzati ai sensi dell'articolo 134 del T.U.L.P.S. (art.3). Peraltro non sussiste un termine entro il quale il Ministero debba rendere nota all'armatore la determinazione del mancato impiego dei NMP. I servizi di protezione possono essere svolti esclusivamente a bordo di navi mercantili predisposte per la difesa da atti di pirateria con le caratteristiche previste dall'articolo 5, comma 5, del decreto-legge. Le navi mercantili devono essere predisposte per la custodia di armi per lo svolgimento dei servizi di protezione ed essere dotate di appositi armadi (art.4). Nessun riferimento al controllo di tale custodia. Ulteriori perplessità sorgono nella interpretazione e applicazione dell'art. 6 in cui si parla di "comodato" delle armi. L'art.22 della legge n.110/1975 vieta la locazione o il comodato

delle armi di cui agli articoli 1 e 2 (armi da guerra e armi da sparo), salvo che si tratti di armi per uso scenico, ovvero di armi destinate ad uso sportivo o di caccia, ovvero che il conduttore o accomandatario sia munito di autorizzazione per la fabbricazione di armi o munizioni ed il contratto avvenga per esigenze di studio, di esperimento, di collaudo. Ergo, quid iuris per il comodato in questione? Quanto all'imbarco/sbarco di armi (imbarcate sul territorio nazionale ovvero nei porti degli Stati le cui acque territoriali sono confinanti con le aree a rischio pirateria, individuate dal decreto Ministro della difesa) l'armatore ha l'obbligo di comunicare tale movimentazione al Questore della provincia in cui ha sede l'armamento, sua apposito modello messo a disposizione dall'Ufficio competente. Come è stato evidenziato da più parti, forse sarebbe stato più utile, anziché disperdersi in lungaggini burocratiche spesso inutili e difficilmente attuabili, indicare le procedure dell'imbarco/sbarco di armi, anche perché è un po' difficile configurare tale movimentazione di armi in paesi come India o Arabia Saudita piuttosto che Tanzania o Yemen.

**DECRETO 1 febbraio 2013 Del Ministero Delle Infrastrutture e Trasporti - Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia. (13A02463) (GU n.72 del 26-3-2013).**

Per sistemi di trasporto intelligenti (ITS) si intendono le tecnologie informatiche e della comunicazione applicate ai sistemi di trasporto, alle infrastrutture, ai veicoli ed alla gestione del traffico e della mobilità. Le azioni prioritarie nel settore d'intervento dei servizi ITS di gestione del traffico e trasporto merci sono volte a: favorire l'uso degli ITS per la gestione delle flotte per il trasporto multimodale dei passeggeri e per la localizzazione e il tracciamento dei mezzi abilitati al trasporto multimodale di merci, con particolare riguardo alle merci pericolose; promuovere, presso i gestori delle «flotte regolamentate» per il trasporto di merci e passeggeri, la trasmissione delle informazioni relative alla posizione e allo stato del veicolo e, nel caso di trasporto merci, anche dello stato del carico. c) favorire in ambito regionale e nazionale l'adozione della bigliettazione elettronica integrata per il pagamento dei servizi di trasporto pubblico locale e per la mobilità privata. favorire da parte degli Enti locali la creazione di data base per la gestione delle flotte regolamentate (quali, ad esempio: bus turistici, veicoli per la logistica urbana, trasporto collettivo); favorire il miglioramento del trasporto pubblico locale. Inoltre, i sistemi ITS devono soddisfare una serie di requisiti, tra cui l'efficacia nel contribuire concretamente alla soluzione dei principali problemi del trasporto, in particolare stradale; la **intermodalità e interoperabilità**, e garantire la **parità di accesso**, non impedendo o discriminando l'accesso alle applicazioni e ai servizi ITS da parte degli utenti.



avv. Fabio Pieroni

Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.

## Il caso Kyla

Con recente sentenza la *Commercial Court* inglese ha deciso una controversia in materia di *charter party* nella quale gli Armatori chiedevano la risoluzione del contratto sul presupposto che le riparazioni conseguenti ai danni da collisione subiti dalla nave avessero un costo superiore al valore di mercato della nave stessa (<http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2012/3522.html>). Nella specie il contratto di noleggio prevedeva un'espressa obbligazione (*warranty*) che imponeva agli Armatori di mantenere la nave, per tutta la durata del noleggio, assicurata contro i rischi Corpo & Macchina sino a concorrenza di un certo massimale. La Corte ha stabilito che, quando i costi di riparazione di una nave superano il suo valore di mercato, ciò non comporta automaticamente la risoluzione del *charter party* (come sostenuto dagli Armatori) e, nel caso in cui sia prevista dal contratto una *warranty* continuativa di mantenere la nave sotto copertura assicurativa, il rischio delle riparazioni è a carico degli Armatori stessi. Non constano precedenti specifici sul punto. I fatti possono riassumersi come segue. La m/n "Kyla" era stata noleggiata a tempo per un periodo di 12-15 mesi (in opzione ai noleggiatori) su base NYPE 1946. La clausola 41 del contratto prevedeva: "Gli Armatori garantiscono che, nel corso della durata di questo contratto di noleggio, la nave sarà mantenuta sotto piena copertura con primarie compagnie di assicurazione/P&I internazionali accettabili per i noleggiatori contro i rischi Corpo e Macchina, Guerra e P&I. I costi di tale copertura saranno a carico esclusivo degli Armatori ... Corpo e Macchina: USD 16.000.000 Mercati Londra, Norvegia e USA". La nave veniva accettata dai Noleggiatori il 25.2.2009 ed il 4.5.2009, mentre era ormeggiata ad un terminal in Brasile, rimaneva coinvolta in una collisione con danni alla banchina e ad un'altra nave. Immissa la



"Kyla" in bacino i suoi Armatori ed Assicuratori Corpo e Macchina ottenevano vari preventivi per le relative riparazioni stimate in USD 9.000.000. Poiché il valore in stato sano della nave alla data dell'incidente era di USD 5.750.000 e le riparazioni eccedevano tale somma, gli Armatori dichiaravano la nave una perdita totale costruttiva e notificavano atto di abbandono agli Assicuratori Corpo e Macchina che, a loro volta, lo rigettavano. Contestualmente alla notifica dell'abbandono, gli Armatori comunicavano ai Noleggiatori che i costi per le riparazioni erano antieconomici e che il contratto doveva intendersi risolto. Il reclamo armatoriale, inizialmente oggetto di contenzioso tra Armatori

ed Assicuratori, veniva successivamente transatto sulla base di USD 14.275.263 (a fronte di un massimale di USD 16.000.000) e la nave venduta come rottame. I Noleggiatori convenivano, quindi, in giudizio arbitrale gli Armatori contestando gli argomenti posti a base della chiesta risoluzione del contratto. L'Arbitro decideva a favore della tesi degli Armatori i quali sostenevano che la nave fosse una "perdita totale commerciale" poiché i costi delle riparazioni erano di gran lunga superiori al valore di mercato della nave in stato sano. Trovava, quindi, applicazione, secondo l'arbitro, il principio tipico dei *charter parties* in base al quale il contratto è risolto se la nave è danneggiata ed i costi di riparazione ne superano il valore commerciale. Di contro non poteva andare



la clausola 41 del contratto di noleggio che, nel giudizio dell'arbitro, non prevedeva un chiaro obbligo dell'Armatore alle riparazioni in caso di danno. I Noleggiatori, da parte loro, sostenevano che la clausola 41 del *charter party*, letta in combinazione con la clausola 1 del formulario NYPE 1946 relativa al mantenimento in efficienza della nave, ponesse a carico degli Armatori l'obbligo di riparare sino a concorrenza della somma assicurata di USD 16.000.000 (ampiamente superiore ai costi delle riparazioni effettivamente necessarie nel caso di specie) con la conseguenza che, salvo che gli Assicuratori si fossero rifiutati di pagare, vi era la legittima aspettativa da parte dei Noleggiatori che i costi delle riparazioni sarebbero stati coperti dalla polizza corpo e macchina. Per tale motivo i Noleggiatori contestavano la domanda armatoriale diretta alla risoluzione del contratto. I Noleggiatori interponevano, quindi, appello avverso la decisione arbitrale. La Corte ha deciso in favore dei Noleggiatori ponendo, tra gli altri, a base della propria sentenza i principi enunciati nelle decisioni *J. Lauritzen A.S. v. Wijsmuller B.V.* ("The Super Servant Two") (<http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/1989/6.html>) ed *Edwinton Commercial Corporation & Anor v. Tsavliris Russ (Worldwide Salvage of Towage) Ltd* ("The Sea Angel") [2007] (<http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2007/547.html>) dove la Corte di appello aveva statuito che la allocazione contrattuale dei rischi fosse il fattore primario per decidere se un *charter party* dovesse ritenersi o meno risolto. Nella motivazione della sentenza in commento, la Corte ha sottolineato che "l'effetto della risoluzione è quello di uccidere il contratto e liberare le parti da ogni ulteriore responsabilità in base ad esso, il principio non deve essere invocato con leggerezza, deve essere mantenuto entro limiti molto ristretti e non essere ampliato" e "i casi di risoluzione devono originarsi senza responsabilità o colpa a carico della parte che intende invocarli". Il Giudice della *Commercial Court*, atteso il fatto che il *charter party* conteneva una *warranty* in merito alla copertura assicurativa C&M, ha rigettato quindi la tesi degli Armatori circa l'esistenza di "una qualche regola generale o principio tipico dei contratti di noleggio per cui il contratto debba intendersi risolto qualora la nave sia danneggiata al punto tale che i costi delle riparazioni eccedano il valore

della nave". E' stato invero precisato nella decisione che "l'approccio corretto è quello di domandarsi se nella sua interpretazione il contratto preveda il verificarsi di un dato evento oppure ponga il rischio di detto evento a carico dell'una o dell'altra parte". Quindi "la presenza della *warranty* assicurativa prevista alla clausola 41 del *charter party* rende impossibile agli armatori affermare che ciò che è occorso (che è un sinistro il cui costo di riparazione è molti milioni di dollari inferiore rispetto al valore assicurato della nave) sia qualcosa di radicalmente diverso da ciò che era contemplato o una "spesa rovinosa" o che c'è stata una difformità tra le previsioni del contratto e la sua esecuzione". La Corte ha ulteriormente escluso di dover applicare il principio secondo cui il Giudice non deve occuparsi dell'aspetto assicurativo se, nel contratto in disputa, non sia fatta menzione di tale rapporto. Si è ritenuto, di contro, che "il fatto che il *charter party* contenga tale *warranty* in merito alla copertura corpo ed al suo ammontare rende impossibile agli Armatori sostenere che dovrebbe applicarsi il principio secondo cui l'assicurazione è normalmente *res inter alios acta*". Per tale motivo il summenzionato principio generale non poteva trovare applicazione essendosi una parte espressamente impegnata a garantire la copertura assicurativa nel corso del contratto di noleggio. Il Giudice ha ritenuto, pertanto, che non ci fosse "nulla di ingiusto" nel ritenere gli Armatori tenuti all'obbligazione da essi contrattualmente assunta in base al *charter party*. La clausola 41 rendeva impossibile agli Armatori sostenere che i costi delle riparazioni fossero qualcosa di "radicalmente diverso" da ciò che era previsto nel *charter party*. In altre parole in forza della *warranty* continuativa il *charter party* poneva in capo agli armatori il rischio



che, se si fosse verificato un danno, la nave avrebbe dovuto essere riparata qualora i costi delle riparazioni fossero rimasti nel limite del valore assicurato. Poiché gli Assicuratori erano favorevoli alle riparazioni della nave, risultava evidente che gli Armatori – che asserivano costi per USD 16.000.000 pari al valore assicurato – avessero ritenuto più conveniente non riparare e trattene la somma liquidata dall'Assicurazione e che tale fosse il vero motivo per la pretesa risoluzione del contratto. Il Giudice ha così ritenuto che il contratto non dovesse ritenersi risolto e che gli armatori fossero inadempienti per aver omesso di effettuare le riparazioni e far rientrare la nave in servizio con i Noleggiatori sino al completamento del periodo contrattualmente previsto. Il caso deciso è senz'altro interessante e, come detto, non constano precedenti specifici sul punto. La sentenza può presentare profili di interesse anche per le banche mutuarie che vedono nella nave la garanzia del proprio credito e per le quali, laddove chiamate dall'armatore a finanziare le riparazioni si porrebbe il dubbio se rifiutarne il finanziamento ed accettare che la propria garanzia si riduca ad un rottame con conseguente esposizione dell'Armatore a reclamo dei Noleggiatori oppure finanziare riparazioni palesemente antieconomiche (come nel caso della "Kyla") rischiando il mancato (o parziale) indennizzo da parte degli Assicuratori e riducendo di fatto il beneficio della garanzia.



avv. Claudio Perrella  
Studio Legale LS LexJusSinacta

## Notice of readiness e controstellie: la giurisprudenza inglese conferma il massimo rigore.

Come noto, nei contratti di noleggio a viaggio (*voyage charter party*) il nolo remunera l'esecuzione, da parte dell'armatore-vettore, del singolo viaggio, ed è comprensivo anche di un lasso di tempo predeterminato, definito "stallia" (*laytime*) lasciato a disposizione del noleggiatore per le operazioni di imbarco e sbarco. Decorso tale termine sorge il diritto ad un compenso di controstellia (*demurrage*). Tale meccanismo trova la propria ragion d'essere nel fatto che nel *voyage-charter* il rischio che il viaggio abbia una durata che eccede quella preventivata grava sull'armatore; attraverso la previsione delle controstellie tale rischio viene attenuato, trasferendo (in parte) sul *charterer* le conseguenze di eventuali ritardi nelle operazioni. Affinché il *laytime* cominci a decorrere è necessaria la "prontezza" (*readiness*) della nave a ricevere o consegnare il carico: tale prontezza deve sussistere sia sotto il profilo materiale ("*physical readiness*"), ad esempio la idoneità delle stive a ricevere la merce, sia sotto il profilo giuridico ("*legal readiness*": ad esempio l'avvenuto ottenimento della libera pratica doganale e sanitaria). La prontezza della nave viene comunicata con la cd. "*NOR Notice of Readiness*" ("avviso di prontezza"), le cui modalità di trasmissione vengono spesso disciplinate in modo analitico nei vari formulari di noleggio. Nei contratti è ad esempio previsto che l'avviso di prontezza può considerarsi valido solo qualora trasmesso in determinati giorni ed entro determinati orari (entro il normale orario di ufficio del caricatore o del ricevitore "*office working hours*" o "*ordinary working hours*"), oppure con determinate modalità. Si tratta di previsioni spesso sottovalutate e che sono tuttavia di notevole rilievo, poiché la stallia inizia a decorrere solo a condizione che la NOR sia stata trasmessa nel pieno rispetto del contratto, ed eventuali irregolarità o omissioni possono avere effetti gravi. Un caso molto noto (*Glencore Grain Ltd. v. Flacker Shipping Ltd. "The Happy Day" (2001)*) ha illustrato chiaramente le conseguenze che possono sorgere da errori nella trasmissione dell'avviso di prontezza, e le conclusioni cui è pervenuta la Corte sono state sorprendenti, in quanto (portando alle estreme conseguenze un principio già precedentemente affermato in un altro caso, (*"The Mexico 1" - 1990*) nel quale le parti avevano concordato che in assenza di un valido

avviso di prontezza il termine di stallia potesse decorrere solo dal momento in cui avevano effettivamente avuto inizio le operazioni) ha ritenuto che qualora la NOR sia nulla o inefficace il *laytime* non ha inizio neppure a seguito dell'avvio delle operazioni (con il risultato che il noleggiatore può addirittura reclamare un *despatch* anche qualora vi siano stati sensibili ritardi e gli armatori reclamino controstellie significative). La sentenza di primo grado nel caso *Happy Day* è stata riformata in appello, (*Flacker Shipping Ltd. v. Glencore Grain Ltd. "The Happy Day" - 2002*) poiché la Corte ha ritenuto che qualora vi sia un vizio nella trasmissione della NOR ma i noleggiatori non ne eccepiscono la nullità/inefficacia, e le operazioni di imbarco o sbarco si svolgono senza la trasmissione di un nuovo avviso di prontezza, la stallia decorre in ogni caso dal momento in cui hanno inizio le operazioni. Resta tuttavia la necessità di rispettare in modo rigoroso le modalità di trasmissione della NOR, ed una sentenza recentissima (*Trafigura v. Ravennavi SpA "The Port Russel" - 2013*) conferma che la giurisprudenza inglese continua a mantenere al riguardo una posizione di grand formalismo e di applicazione rigorosa delle previsioni contrattuali. Nel caso *Trafigura v. Ravennavi* i noleggiatori sono in particolare riusciti ad ottenere la riforma da parte della High Court di un lodo arbitrale che aveva ritenuto valida una NOR trasmessa via e-mail, convincendo la Corte che tale modalità di trasmissione non era ammessa dal contratto di noleggio (stipulato con richiamo al formulario BPVOY3). L'avviso di prontezza può essere in effetti trasmesso verbalmente o per iscritto, a meno che il *charter party* non contenga previsioni specifiche al riguardo. In un formulario di *voyage charter* largamente impiegato e molto noto come il Gencon ad esempio non vi sono prescrizioni particolari, ed una e-mail può essere senz'altro utilizzata per la trasmissione della NOR. La definizione di *laytime* fornita dal BIMCO precisa dal suo canto cosa debba intendersi "per iscritto", chiarendo che "*IN WRITING*" shall mean any visibly expressed form of reproducing words [ and ] ... shall include electronic communications".

Potrà sorgere dunque al più un problema di prova del ricevimento della e-mail, ma tale forma di trasmissione non è di per sé contestabile. Accade spesso tuttavia che i contratti di noleggio contengano disposizioni specifiche: il contratto *Asbatankvoy* prevede ad esempio che la NOR venga trasmessa "*by letter, telegraph, wireless or telephone*" mentre il formulario BPVOY3 contempla "*letter, facsimile transmission, telegram, telex, radio or telephone*". Nel caso deciso con la sentenza in esame la NOR era stata trasmessa via e-mail, i noleggiatori avevano eccepito che tale modalità non era corretta e che l'avviso di prontezza non era stato idoneo a far decorrere il termine di stallia, e l'eccezione è stata accolta dal Giudice Popplewell J, sulla base del rilievo che l'elencazione contenuta nel formulario BPVOY3 deve ritenersi tassativa e non puramente esemplificativa, e che essa non avrebbe senso se non avesse proprio lo scopo di indicare in modo perentorio le modalità ammesse di trasmissione. La Corte ha poi ritenuto significativa la circostanza che il contratto di noleggio era stato modificato dalle parti, ammettendo la possibilità di trasmettere via e-mail altre comunicazioni, ma non la NOR, ed ha concluso la propria analisi evidenziando che in considerazione delle conseguenze potenzialmente molto rilevanti legate alla trasmissione di un valido avviso di prontezza (basti pensare che in un caso molto recente le controstellie maturate a destino e reclamate dagli armatori sono state pari a 3,6 milioni di dollari) (*DGM Commodities Corp v. Sea Metropolitan SA (MV Andra) - 2012*) il rispetto rigoroso delle previsioni contrattuali è essenziale. La giurisprudenza inglese mantiene dunque sul punto grande rigore nell'applicare le pattuizioni contrattuali esistenti, anche qualora abbiano ad oggetto aspetti apparentemente minori o puramente formali: come la House of Lords ha affermato in noto precedente (*Mannai Investment Co Ltd V Eagle Star Life Assurance Co Ltd - 1997*) "*if the clause had said that the notice had to be on blue paper, it would have been no good serving a notice on pink paper, however clear it might have been...*".





avv. Barbara Pozzolo

Studio Legale Pozzolo

## Le ADR: aspetti generali

Quando tra le parti insorge un conflitto la via ordinaria per dirimere la lite sarà quella di rivolgersi al giudice dello Stato per ottenere “giustizia” diritto costituzionalmente garantito dal nostro ordinamento (24 Cost). Tuttavia laddove l’oggetto della lite lo consenta, in quanto liberamente disponibile tra le parti, sono percorribili vie diverse ed alternative rispetto alla giurisdizione statale per prevenire o porre fine ad una lite che corrispondono alla autonomia dei privati che possono in relazione ad esse porre in essere strumenti “*ad finendam lite*” ossia le ADR. In questo articolo ci proponiamo di offrire al lettore un panorama generale degli strumenti di ADR, rimandando ai prossimi numeri l’analisi dei singoli istituti. Le Alternative Dispute Resolution sono strumenti di risoluzione alternativa delle controversie, caratterizzate quindi dall’alternatività agli ordinari sistemi di risoluzione delle liti ossia dalla mancanza dell’intervento del Giudice per trovare la risoluzione di una contesa insorta tra le parti. Le procedure di ADR, si sono sviluppate a partire dagli anni Settanta dapprima nei paesi di common law, ed in particolar modo negli USA, dove si sono concretizzate in molteplici procedimenti con forme e contenuti tra loro diversi per meglio rispondere alle esigenze delle parti in lite. Solo più recentemente anche nel nostro sistema, hanno iniziato a diffondersi i sistemi di ADR senza dimenticare che tuttavia che anche il nostro ordinamento ha sempre previsto forme alternative o semplificate di risoluzione delle liti così la

transazione di cui all’art. 1965 c.c.. per mezzo della quale le parti, facendosi reciproche concessioni, pongono fine ad una lite già intrapresa o prevengono una lite che può insorgere tra loro. Il ricorso alle ADR si è reso necessario in conseguenza della crisi sistemica raggiunta dalla giustizia statale, e anche grazie al notevole incremento dei processi di internazionalizzazione nell’ambito civile e commerciale che hanno contribuito al loro sviluppo ed utilizzo. Non da ultimo sono poi da tener presenti i noti problemi che affliggono la nostra giustizia quali la irragionevole durata dei processi, i costi eccessivi della giustizia, l’incertezza del diritto oltre alla normale alea di rischio sottesa ad un processo civile. Si potrebbe pensare che il ricorso ai metodi alternativi alla giustizia avvenga soprattutto per le cause di valore basso motivando tale assunto sulla considerazione che l’esiguo valore della causa viene, spesso anche in caso di esito positivo del giudizio, drasticamente ridotto a causa dalle spese di lite. In realtà si avvalgono delle procedure ADR soprattutto le imprese, anzi le grandi imprese e sovente per cause di valore elevato per le quali la tempistica necessaria per ottenere “giustizia” può portare a gravi conseguenze, quali ad esempio uno stato di insolvenza. In Italia gli ADR devono tuttavia essere in ogni caso previsti e/o regolamentati dal diritto in quanto, in difetto, si potrebbe sconfinare nell’“esercizio arbitrario delle proprie ragioni” condotta penalmente rilevante. E’ altresì da evidenziare che gli ADR possono sostituire solo la fase di cognizione del processo in quanto solo all’Autorità dello Stato è attribuito l’impiego della forza per la fase di esecuzione atteso che l’uso della “forza” non può essere delegato ai privati.

Il diritto italiano conosce una molteplicità di strumenti di ADR la cui classificazione non è agevole, sia perché vi sono opinioni contrastanti sulla natura e portata dei singoli strumenti di ADR sia perché gli stessi hanno spesso in se caratteristiche ibride che rendono difficile il loro inquadramento in una piuttosto che in un’altra categoria. Partendo dalla più classica delle ripartizioni

delle ADR (quella del Carnelutti) si può distinguere tra mezzi di *autocomposizione* – senza quindi l’intervento di un terzo- e di *eterocomposizione*. Inserendo nella prima categoria: la transazione, la rinuncia e il riconoscimento, nella seconda: l’arbitrato, i negozi di accertamento, l’arbitraggio, il mandato congiunto a transigere, il biancosegno, la perizia contrattuale, la mediazione e conciliazione. Gli ADR si possono poi differenziare a seconda che siano volti alla prevenzione o alla risoluzione della controversia ed ancora se alla definizione si giunga all’esito di un giudizio o una decisione e soprattutto se l’esito è stato perfezionato direttamente tra le parti o sia previsto –sia pur con diverse forme e poteri – l’intervento di un terzo. Conoscere gli strumenti di ADR e le loro peculiarità può consentire alle parti in lite di scegliere lo strumento più adatto alle loro esigenze fornendo strumenti rapidi ed efficaci poco dispendiosi per porre fine una lite anche al fuori dalle ipotesi previste dal nostro ordinamento come step obbligatorio. Invero nel diritto italiano non vi è un modello unitario di procedimento volto alla definizione stragiudiziale del contenzioso. Si possono trovare infatti strumenti di ADR sia facoltativi che obbligatori spesso diversificati in ragione dell’oggetto del contendere. Vista la molteplicità degli strumenti di ADR e le differenze tra uno e l’altro, la scelta del procedimento da utilizzare dipenderà dalle caratteristiche della lite e dalle valutazioni dell’interesse primario da tutelare. Questo sarà più evidente al lettore una volta analizzati i singoli istituti nei prossimi numeri.

visita il nostro sito

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



avv. Chiara Raggi

Studio Legale Mordiglia

## Italia: via libera alle Guardie Giurate a bordo

Il 13 aprile scorso è entrato in vigore il decreto ministeriale 28.12.2012 n. 266 a firma del Ministro dell'Interno Cancellieri recante il regolamento di impiego di guardie giurate private a bordo delle navi mercantili italiane che transitano in acque internazionali a rischio di pirateria. Con tale provvedimento il Governo italiano, nell'ambito della cooperazione internazionale per lo sviluppo a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione, ha dato dunque attuazione a quanto già previsto negli artt. 5 e 5 bis del d.l. del 12 Luglio 2011 n. 107 L. 130/2011).

Tali disposizioni prevedevano, infatti, accanto ai militari della Marina Militare Italiana (Nuclei Militari di Protezione), proprio l'imbarco di guardie private armate per lo svolgimento dei servizi di vigilanza a protezione, a bordo, delle merci e dei valori sulle navi mercantili in transito nelle zone a rischio di pirateria. Fino ad oggi, in virtù della normativa vigente (l. 130/2011), gli armatori italiani potevano ricorrere solo ad un team di sicurezza composto dai militari dei Nuclei Militari di Protezione. Tuttavia, trattandosi di una "sicurezza sussidiaria" a tutela degli interessi privati degli armatori, l'idea di poter ricorrere all'impiego di guardie armate private piuttosto che ai militari della Marina Italiana è stata sostenuta dalle organizzazioni di settore. Si tratta, dunque, di una svolta importante che accorcia le distanze dello Stato italiano rispetto ad altri Paesi che, nel mondo e nell'Unione Europea hanno già da tempo fatto ricorso ai "security contractors". Sono 11 gli articoli del decreto articoli che, in maniera piuttosto dettagliata e minuziosa, regolamentano l'impiego a bordo delle guardie giurate private. Seguendo il testo del decreto articolo per articolo, ciò che si legge già all'art. 3 è che i servizi di protezione del naviglio mercantile italiano potranno essere svolti da guardie giurate private ma solo nei casi in cui il Ministero della Difesa abbia reso noto all'armatore che non è

previsto l'impiego dei NMP. Si tratta, dunque, di un servizio di protezione e vigilanza privata non alternativo a quello dei militari della Marina bensì subordinato alla richiesta di imbarco, da parte dell'armatore, di uomini dei NMP ed alla comunicazione da parte del CINCNAV di una "non previsione di impiego". Solo in tale ipotesi l'armatore potrà dunque fare ricorso ai servizi di vigilanza delle guardie armate private. E' bene, inoltre, chiarire che, in base alla nuova normativa, le navi che possono imbarcare guardie giurate armate sono esclusivamente quelle battenti bandiera italiana. Restano pertanto escluse le navi battenti una bandiera estera ma di proprietà in tutto o in parte di proprietà di società italiane nonché le navi battenti "bandiere ombra" come ad es. Liberia, Panama o altri piccoli Stati oceanini o dei Caraibi. Numerosi sono, inoltre, i requisiti che le guardie private devono possedere per essere imbarcate. Le guardie giurate devono infatti essere "cittadini italiani o di uno Stato membro della UE" (art. 138 T.U.L.P.S.) e devono aver prestato servizio nelle Forze Armate, anche come volontari con esclusione dei militari di leva. Devono aver superato corsi teorico-pratici previsti dall'art. 6 D.M. 154/2009 nonché prove di addestramento specifiche con conseguimento del relativo attestato di partecipazione rilasciato dal Ministero dell'Interno. Infine, devono essere in

un periodo di almeno sei mesi, quali appartenenti alle Forze armate, alle missioni internazionali in incarichi operativi e che tale condizione sia attestata dal Ministero della Difesa. Quanto all'inquadramento contrattuale dei *security contractors*, il decreto in esame prevede che le guardie giurate siano dipendenti direttamente dall'armatore ai sensi dell'art. 133 del T.U.L.P.S. ovvero dipendenti di Istituti di Vigilanza Privati autorizzati ai sensi dell'art. 134 T.U.L.P.S. Alla base del rapporto che si stabilisce fra società di sicurezza ed armatore è dunque un rapporto di lavoro fra soggetti privati. Rispetto agli uomini dei NMP qualificati come "membri diversi dall'equipaggio" e - come tali - soggetti agli ordini del Comandante del Nucleo per la difesa della nave, dell'equipaggio e del carico ed a quelli del Comandante della nave per le responsabilità conferite dal codice della navigazione e le responsabilità nei confronti dei terzi estranei alla nave, le guardie giurate vengono imbarcate come personale armato estraneo ad ogni gerarchia di bordo, alle sole dipendenze dell'armatore ovvero degli Istituti di vigilanza privata dai quali provengono. Le modalità e le condizioni relative allo svolgimento del servizio di protezione a bordo delle navi mercantili italiane, sono disciplinate da un regolamento di servizio approvato dal Questore della Provincia ove risulta



iscritta la nave ovvero ove ha sede l'Istituto di Vigilanza Privata. Qualche commentatore ha già rilevato che tale criterio di competenza basato sul luogo di iscrizione della nave - quando si tratti di guardie private alle dipendenze dell'armatore - potrebbe rivelarsi poco efficace nei casi, non rari, in cui la stessa società risulti ad esempio proprietaria di più navi iscritte in compartimenti marittimi diversi. In ogni caso, il regolamento di servizio deve prevedere il numero delle guardie giurate a bordo in rapporto alle esigenze di difesa, al tipo di nave, al valore delle merci trasportate, al numero

dei sistemi di protezione già a bordo. Come stabilito dal decreto, il numero di guardie private armate a bordo non sarà comunque inferiore a quattro. Dal punto di vista operativo, la legge prevede che per ogni team di guardie giurate venga nominato un responsabile di bordo cui viene affidata l'organizzazione del nucleo e che, come specificato, deve comunque sempre rapportarsi al Comandante per le decisioni relative alla sicurezza della nave, dell'equipaggio e del carico. Al riguardo si osserva che l'uso delle armi da parte delle guardie armate private dovrà comunque essere limitato alle sole ipotesi di esercizio del diritto di difesa legittima ai sensi dell'art. 52 del codice penale. Tale precisazione è importante proprio perché supera le incertezze che si erano avute nell'interpretazione del d.l. 107/2011 (l. 103/2011) che individuava la causa di giustificazione all'uso della forza nella sola

possesso di porto d'arma lunga per difesa personale. E' evidente che la previsione dell'obbligo di conseguimento di un attestato di partecipazione e superamento di specifiche prove di addestramento nelle procedure di sicurezza a bordo delle navi e nelle procedure di comunicazione da parte delle guardie giurate, in mancanza di un effettivo coordinamento con le sedi ministeriali, potrà costituire un elemento di intralcio all'immediata operatività del decreto ed immediato imbarco delle guardie private armate. Tanto è vero che Confitarma, per voce del suo Presidente Paolo D'Amico ha chiesto al Presidente del Consiglio e al Ministro dell'Economia e delle Finanze la proroga al 31 dicembre 2013 del termine (ora fissato al 30 giugno 2013) per l'impiego di guardie giurate che non abbiano ancora frequentato i corsi teorico-pratici, a condizione che abbiano partecipato per

necessità di proteggere il naviglio a rischio di pirateria e che dunque lasciava margini di incertezza. L'uso della forza da parte delle guardie giurate private viene, dunque, ora limitato alle sole esigenze di difesa di personale a fronte di un pericolo imminente per la vita o l'integrità della persona. e sarà comunque proporzionata all'offesa ed appropriata alla situazione nei limiti della legge penale. Ricordiamo qui che, in sede IMO (International Organization Maritime) è stata adottata la circolare MSC 1/Circ 1405 del 2011 (*Maritime Safety Committee*) da cui si evince il principio generale secondo cui le guardie armate a bordo delle navi devono, comunque e preliminarmente, compiere quanto necessario per evitare l'uso della forza. Le armi potranno essere usate esclusivamente nell'espletamento dei servizi di protezione ed entro i limiti delle acque internazionali nelle aree a rischio di pirateria.

Ciò significa che l'uso delle armi da parte dei team dei privati non è consentito nel mare territoriale altrui e fuori degli spazi marittimi internazionali "a rischio di pirateria" così come individuati dal Ministro della Difesa con DM 2.9.2011. Rimangono escluse da tale spazio zone comunque ad alto rischio di pirateria quali, ad esempio, il Golfo di Guinea ove, a seguito della repressione nei confronti dei pirati somali, le fonti riportano si sia verificato uno spostamento progressivo del fenomeno della pirateria marittima. Quanto all'armamento e alla disciplina relativa al deposito, imbarco e sbarco delle armi, il decreto dispone una disciplina piuttosto dettagliata e complessa. La legge precisa che le guardie giurate possono utilizzare solo le armi comuni da sparo ovvero quelle in dotazione della nave per le quali l'armatore o suo rappresentante abbia ottenuto la relativa autorizzazione del Prefetto ex art. 28 T.U.L.P.S. e che siano state date loro in comodato dall'armatore. Tale previsione circa il comodato d'uso delle armi da parte dell'armatore potrebbe creare problemi a livello pratico in quanto, per le armi diverse da quelle comuni da sparo, è l'armatore che deve ottenere l'autorizzazione all'imbarco delle armi e, quindi, darle in uso alle guardie giurate. Nella prassi, invece, sono gli istituti di vigilanza che forniscono le armi e le munizioni procurandosi le necessarie autorizzazioni. Le armi devono comunque essere custodite in appositi armadi metallici corazzati, distinti per armi e le munizioni, chiusi con serratura di sicurezza tipo cassaforte le cui chiavi vengono consegnate al Ship Security Officer, responsabile del servizio di sicurezza di bordo. Anche tale aspetto è importante, proprio perché gli armatori che intenderanno ricorrere al servizio di protezione delle guardie giurate - come peraltro era già richiesto per l'imbarco degli uomini di NMP - dovranno equipaggiare le navi con appositi locali di sicurezza. La legge prevede, altresì, che l'armatore possa detenere armi sul territorio nazionale. Tali armi devono essere custodite in depositi blindati per i quali viene dall'armatore nominato un responsabile di deposito. All'armatore è anche permesso imbarcare o sbarcare armi, previa autorizzazione dell'autorità competente, nei porti degli Stati confinanti alle zone a rischio di pirateria così come individuate dal Ministro della Difesa. Anche in questo caso, tuttavia, la procedura è piuttosto complessa. L'armatore deve infatti presentare istanza davanti al Prefetto o Questore in cui ha sede la società di armamento con la modulistica del

Ministero dell'Interno. A chiusura, il decreto stabilisce che l'armatore è comunque tenuto a fornire, con congruo anticipo, una costante informativa circa i movimenti della nave previsti negli spazi marittimi a rischio di pirateria, indicando le direttrici di transito e i porti di sosta, il numero di guardie giurate a bordo nonché, ogni altro elemento utile al fine di consentire una piena conoscenza del traffico internazionale in tali aree. Nessuna disciplina, invece, riguardo a eventuali sbarchi e trasbordi delle guardie giurate fra nave e nave. Tale mancanza di coordinamento potrebbe acquistare rilevanza ove solo si pensi che l'imbarco delle guardie giurate è comunque subordinato al mancato impiego dei NMP disposto con provvedimento del Ministro della Difesa. Solo la prassi potrà comunque stabilire se, dando attuazione alle previsioni di imbarco delle guardie giurate a bordo delle navi mercantili e delle navi da pesca, lo Stato italiano avrà fatto un passo decisivo nell'ambito della cooperazione internazionale a sostegno dei processi di pace, fornendo alla classe armatoriale italiana uno strumento efficace per la lotta alla pirateria.



avv. Cecilia Vernetti

Studio Legale Camera Vernetti

## La prescrizione nella nautica da diporto

In base all'art. 547 cod. nav. "*i diritti derivanti dal contratto di assicurazione si prescrivono con il decorso di un anno*". Tale previsione opera soltanto con riferimento alle assicurazioni marittime, mentre per l'assicurazione in generale opera il principio contenuto nell'art. 2952 c.c., che prevede che i diritti derivanti dal contratto di assicurazione e riassicurazione si prescrivano nel termine di due anni decorrenti dal sinistro. L'articolo 2952 c.c., infatti, è stato modificato dal D.L. n. 134/2008 (convertito in L. 166/2008) il quale ha "allungato" il termine di prescrizione in campo assicurativo da uno a due anni. Tale riforma non ha, peraltro, riguardato l'assicurazione marittima per la quale continua ad operare il termine di prescrizione di un anno, previsto dall'art. 547 cod. nav. Ciò posto, è discutibile se il termine di prescrizione annuale previsto dall'art. 547 cod. nav. trovi applicazione soltanto nel caso di sinistri che coinvolgano navi commerciali, ovvero si applichi anche nel campo della nautica da diporto. Per risolvere tale questione occorre partire dal principio generale contenuto nell'art. 1885 c.c. che prevede che "*le assicurazioni contro i rischi della navigazione sono disciplinate dalle norme del presente capo per quanto non è regolato dal codice della navigazione*". In coerenza con la predetta norma, l'art. 1 del Codice della Navigazione recita: "*In materia di navigazione, marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi. Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili*

*per analogia, si applica il diritto civile.*" Dalle predette disposizioni deriva che per le assicurazioni contro i rischi della navigazione si applichi il codice civile solo in via suppletiva e, quindi, per quanto non sia regolato dal Codice della Navigazione, che è disciplina speciale rispetto a quella prevista nel Codice Civile. Quanto sopra indicato farebbe propendere per l'applicabilità dell'art. 547 cod. nav. anche alla nautica da diporto, tenuto conto che, ad avviso di chi scrive, ciò che appare rilevante ai fini dell'applicazione del codice della navigazione è la natura della fattispecie (navigazione in senso lato), e non il fatto che si tratti di navigazione commerciale o da diporto. L'anzidetta conclusione parrebbe trovare supporto nel Codice della Nautica da Diporto (D.L. n. 171 del 18.7.2005) che, all'art. 1, dispone: "*... per quanto non previsto dal presente codice, in materia di navigazione da diporto si applicano le leggi, i regolamenti e gli usi di riferimento ovvero, in mancanza, le disposizioni del codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e le relative norme attuative. Ai fini dell'applicazione delle norme del codice della navigazione, le imbarcazioni da diporto sono equiparate alle navi ed ai galleggianti di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, se a propulsione meccanica, ed alle venticinque tonnellate, in ogni altro caso, anche se l'imbarcazione supera detta stazza, fino al limite di ventiquattro metri*". Tale disposizione, operando un rinvio alle norme del codice della navigazione, per quanto non sia specificamente previsto dal Codice della Nautica, parrebbe avvalorare la tesi dell'applicazione dell'art. 547 cod. nav. (e non del 2952 c.c.) ai sinistri che coinvolgono unità da diporto. Sulla questione specifica non si rinviengono precedenti di giurisprudenza. Soltanto di recente il Giudice di Pace di Trinitapoli si è espresso sul punto (con la sentenza n. 30 del 29.01.2013) in un caso in cui la Compagnia aveva respinto un sinistro relativo ai danni occorsi ad una imbarcazione a seguito di un urto contro un corpo sommerso per intervenuta prescrizione, ai sensi dell'art. 547 cod. nav., e l'assicurato ha citato la Compagnia, eccependo l'applicabilità a tale fattispecie dell'art. 2952 c.c. La sentenza in questione ha concluso per l'applicabilità dell'art. 547 cod. nav., così motivando la propria decisione: "*Secondo il comune criterio di specialità - lex specialis derogat generali - il Codice della Navigazione deve indubbiamente considerarsi quale legge speciale rispetto al Codice Civile, in quanto le fattispecie disciplinate dal primo sono contenute nelle fattispecie disciplinate dal secondo. Argomento sistematico e letterale a conferma della natura di lex specialis del Cod. Nav. rispetto al Codice Civile è fornito dallo stesso art. 1 comma 2 Cod. Navale., in base al quale "ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile. Dal momento che il sinistro per cui è causa è occorso in mare ad un natante, che la presente azione non verte in materia di responsabilità civile verso terzi, ed attesa la natura di lex specialis del Cod. Nav. come testé rilevato, la fattispecie non potrà che essere disciplinata dal Cod. Nav., con conseguente applicazione del termine annuale di prescrizione dei diritti derivanti dal contratto di assicurazione ai sensi dell'art. 547 Cod. Nav.*"



dr. Gambattista Poggi  
Studio Poggi & Associati

## Novità in materia di fatturazione elettronica

Con il Decreto D.L. 11 dicembre 2012, n. 216 il nostro Paese ha assolto all'obbligo di recepimento, delle disposizioni comunitarie contenute nella Direttiva n. 2010/45/UE del Consiglio del 13 luglio 2010 anche per quanto riguarda le norme in materia di fatturazione, in particolare delle disposizioni che concernono la disciplina relativa all'emissione della fattura in modo tale da renderle effettive a partire dal 1° gennaio 2013, in conformità all'art. 2 della predetta direttiva.

La Direttiva 2010/45/UE è stata emanata al fine di addvenire a una maggiore semplificazione delle norme in materia di fatturazione, stabilendo la parità di trattamento tra le fatture cartacee e quelle elettroniche per le quali possono essere applicate le stesse procedure previste per le fatture cartacee. Le disposizioni contemplate nel D.L. 11 dicembre 2012, n. 216, sono state riportate nella legge n. 228/2012, ossia la c.d. legge di stabilità 2013 del 24 dicembre 2012 che apportando alcune modifiche al D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633 ha adeguato in materia di fatturazione la nostra normativa a quella comunitaria.

L'art. 217 della Dir. n. 2006/112/CE, come modificata dalla Direttiva n. 2010/45/UE, ha definito la fattura elettronica, concepita allo stesso modo di quella cartacea, come: "una fattura contenente le informazioni richieste dalla presente direttiva emessa e ricevuta in formato elettronico", evidenziando due principi fondamentali: a) la corrispondenza tra la modalità di trasmissione e quella di ricevimento; b) la parificazione tra il documento digitale e quello cartaceo. La fattura elettronica, al pari di quanto previsto per la fattura tradizionale cartacea deve: 1) essere immutabile; 2) contenere un riferimento temporale certo; 3) contenere la firma elettronica del mittente, garantendone l'integrità del contenuto e l'autenticità della firma stessa.

Secondo l'art. 233, par. 1, della Dir. n. 2006/112/CE, come modificato dalla Direttiva n. 2010/45/UE, la fatturazione deve assicurare, dall'emissione sino all'archiviazione:

a) l'autenticità dell'origine mediante:  
1) l'assicurazione sull'autenticità da parte del fornitore, che deve essere in grado di dimostrare che il documento è stato da lui, o in suo nome e per conto emesso; 2) l'assicurazione di autenticità da parte del cliente, che deve assicurarsi che la fattura ricevuta provenga dal fornitore; 3) l'assicurazione sull'identità del fornitore: in tal senso il cliente deve garantire l'effettività della fornitura, documentata fiscalmente, da parte del fornitore indicato; 4) l'assicurazione sull'identità del soggetto che emette la fattura attraverso l'uso della firma elettronica; b) l'integrità del suo contenuto: l'impossibilità di alterazione del documento ne garantisce l'integrità del contenuto; c) la

leggibilità: la fattura deve essere, infine, leggibile, utilizzando un linguaggio di agevole ed immediata comprensione. Con la modifica dell'art. 21 del D.P.R. 633/72 in conformità all'art. 217 della Direttiva n. 2010/45/UE è stata riformulata la nozione di fattura elettronica, per la quale ora deve intendersi la *fattura che è stata emessa e ricevuta in un qualunque formato elettronico*. Con la stessa disposizione è stato altresì precisato che *la fattura, cartacea o elettronica, si ha per emessa all'atto della sua consegna, spedizione, trasmissione o messa a disposizione del cessionario o committente*. Risulta così mutata la definizione di fattura elettronica utilizzata che se in precedenza era incentrata sulla "trasmissione o messa a disposizione per via elettronica" dei dati oggetto di fatturazione, secondo la nuova disposizione assume rilievo il formato elettronico mediante il quale la fattura viene emessa. Peraltro, alla luce della nuova definizione, non tutte le fatture create in formato elettronico possono rientrare nella definizione di fattura elettronica di cui all'art. 217 della Direttiva. Infatti le fatture create in formato elettronico tramite un software di contabilità e successivamente inviate e ricevute in formato cartaceo non possono rientrare nella definizione della Direttiva 2010/45/UE, mentre le fatture create in formato cartaceo, poi scannerizzate, sottoscritte con firma elettronica avanzata, inviate e ricevute tramite posta elettronica, possono invece essere considerate fatture elettroniche ai sensi della normativa comunitaria. Per distinguere le fatture elettroniche da quelle cartacee non è rilevante il tipo di formato originario, elettronico o cartaceo, della fattura, bensì la circostanza che la fattura sia in formato elettronico quando viene emessa (ossia messa a disposizione) e ricevuta. Inoltre, la norma prescrive che sia possibile procedere alla emissione della fatturazione elettronica, solo previa accettazione da parte del destinatario senza, peraltro, disciplinare come il destinatario dovrà esprimere il proprio consenso. Si ritiene che sia opportuno disciplinare nello stesso contratto di fornitura tra le parti anche la modalità tecnica di trasmissione e conservazione delle fatture. L'emissione della fattura - cartacea o elettronica - da parte del cliente o del terzo residente in un Paese con il quale non sussista uno strumento giuridico che disciplini la reciproca assistenza è consentita alla condizione che ne sia data preventiva comunicazione all'Agenzia delle Entrate e che il soggetto passivo nazionale abbia iniziato l'attività da almeno cinque anni; inoltre nei suoi confronti non devono essere stati notificati, nei cinque anni precedenti, atti impositivi o di contestazione di violazioni sostanziali in materia di imposta sul valore aggiunto. In merito all'autenticità dell'origine, all'integrità del contenuto e alla leggibilità della fattura, il comma 3 dell'art. 21 D.P.R. 633/72 prescrive espressamente che il soggetto passivo assicuri l'autenticità dell'origine, l'integrità del contenuto e la leggibilità della fattura dal momento della sua emissione fino al termine del suo periodo di conservazione. Al fine di garantire tali requisiti, la norma prescrive di adottare: 1) sistemi di controllo di gestione che assicurino un collegamento affidabile tra la fattura e la cessione di beni o la prestazione di servizi ad essa riferibile; 2) apposizione della firma elettronica qualificata o digitale dell'emittente; 3) sistemi EDI (sistemi di *Electronic Data Interchange*) di trasmissione elettronica dei dati o altre

tecnologie in grado di garantire l'autenticità dell'origine e l'integrità dei dati. La disposizione di cui all'art. 233 della citata Direttiva non prevede l'apposizione della firma elettronica qualificata o digitale dell'emittente, ma della firma elettronica avanzata. Secondo la nuova formulazione dell'art. 39 del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633, in tema di conservazione le fatture elettroniche sono conservate in modalità elettronica, in conformità alle disposizioni del decreto del M.E.F. adottato ai sensi dell'articolo 21, comma 5, del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, le fatture create in formato elettronico e quelle cartacee possono essere conservate elettronicamente.

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

**15-05-13** 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.

**16-05-13** Contribuenti Iva mensili: liquidazione e versamento dell'Iva relativa al mese precedente. Contribuenti Iva trimestrali: versamento dell'IVA dovuta per il 1° trimestre;

**16-05-13** 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 16 maggio 2013

**16-05-13** 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.

**27-05-13** 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.

**31-05-13** 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..

# 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, Emilio Piombino, 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 Famigliari ed Amici delle Vittime del tragico evento occorso nel 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 meritorio 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 essere 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

Le navi ed i portis vestono di verde  
La Navigabilità  
Tariffe portuali: il TAR smentisce l'Antitrust  
Lo Spedizioniere e le controspedizioni dei Containers  
La Recensione  
I Costi Minini vanno alla Corte di Giustizia  
Estratto dal "Diritto dei Trasporti"

#### Nuova disciplina dell'informazione vincolante in materia di origine

La ripartizione delle Linee ferroviarie

Il caso RENA

La Logistica

Il Freezing Order nel commercio internazionale

Unità da Diporto, Vendite più rapide in ambito UE

#### L'arbitrato: Aspetti generali

L'A.D.R. in Inghilterra

I furti di Yacht e misure di custodia

Brevi

Fiscaltà e scadenze

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'elettrificazione 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. E' 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'elettrificazione 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 causa 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.



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'illegittima 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 accessorialità nell'ambito del rapporto di spedizione non è quella di accessorialità 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

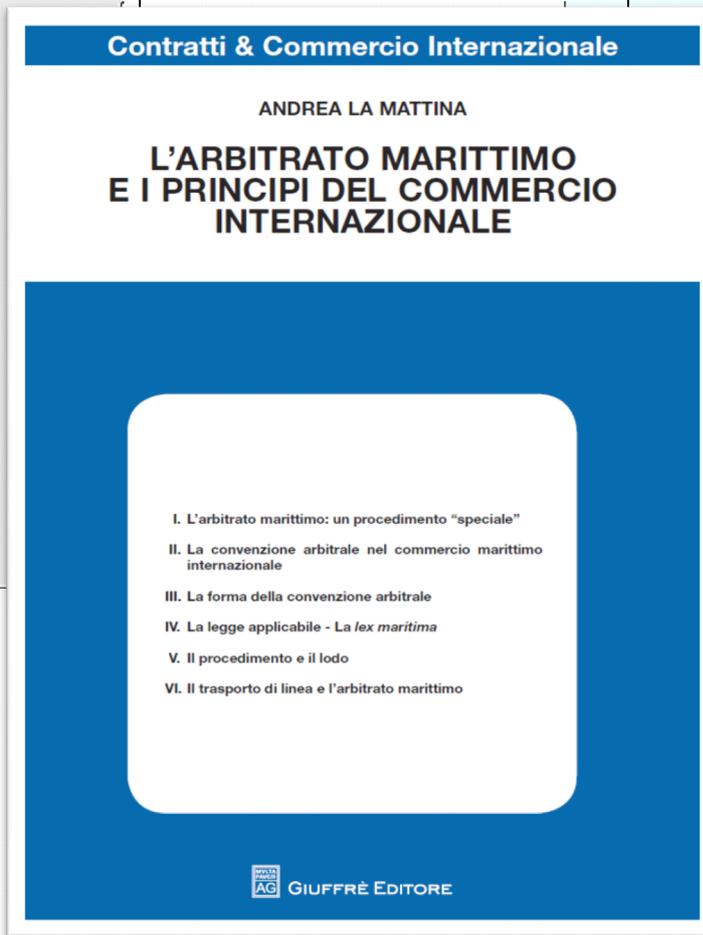
di Luca Florenzano

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. "lex maritima", 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., da ultimo, CGUE, 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 stesse 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. Decorso 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 derogare 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 rinviene 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



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

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.



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 2013 e 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. Independentemente 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).



avv. Fabio Pieroni  
Studio Legale Siccardi  
Bregante & C.



Joanna Waterfall

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

**N**el 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 SCOPIC. 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 al posto a tariffa SCOPIC fino a quando le Autorità hanno dato il permesso di terminare il LOF. I servizi resi su base SCOPIC, infatti, non possono terminare se le Autorità locali rifiutano il permesso. Ciò ha posto il P & I Club di fronte ad importanti spese SCOPIC 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<sup>3</sup> di bunker e 1.368 contenitori. Benché 350 m<sup>3</sup> di olio combustibile si fossero disperse in mare nel corso dei primi giorni dall'incidente, oltre 1.300 m<sup>3</sup> 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 un 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 SCOPIC. SCOPIC, 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 SCOPIC 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 SCOPIC. Qualora i costi secondo la tariffa SCOPIC 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 SCOPIC 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 SCOPIC 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 SCOPIC 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 57milioni 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 SCOPIC 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 SCOPIC 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 discarica dei container ha richiesto la costruzione di una strada sino alla nave. La rimozione della MSC NAPOLI è costata 135milioni di USD e le stime per la RENA si aggirano intorno allo sconcertante importo di 240milioni 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 convincano 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 audito, 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 Confcooperative, 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 orgoglioso 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 connesso 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 “oppressivo”, 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 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 circoscriva 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 Arbitrali, 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 i 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 di terzo. 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&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 giudiziali: 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 trail mediatore e le parti che governa il procedimento della mediazione. Un aspetto fondamentale del contratto è che la mediazione e tutte le comunicazioni/ discussioni trail 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 aggiunge 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..

# 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, Emilio Piombino, 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, Giancarlo Soave, Andrea Tracci.

**dal 20 SETTEMBRE 2013**

## la MEDIAZIONE E' DI NUOVO OBBLIGATORIA

Il decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69 (decreto "del fare", convertito in legge 9 agosto 2013 n. 98) ha ripristinato il procedimento di mediazione quale condizione di procedibilità della domanda giudiziale nelle materie elencate dall'articolo 5, comma 1 del d.lgs. 28/2010 (come modificato dal decreto "del fare" e specificatamente: **CONTRATTI ASSICURATIVI, CONTRATTI BANCARI E FINANZIARI, RISARCIMENTO DEL DANNO DERIVANTE DA RESPONSABILITÀ MEDICA, RISARCIMENTO DEL DANNO DERIVANTE DA RESPONSABILITÀ, RISARCIMENTO DEL DANNO DERIVANTE DA DIFFAMAZIONE CON IL MEZZO DELLA STAMPA O CON ALTRO MEZZO di PUBBLICITÀ, CONDOMINIO DIRITTI REALI, DIVISIONE - SUCCESSIONI EREDITARIE, PATTI DI FAMIGLIA, LOCAZIONE, COMODATO e AFFITTO DI AZIENDE.**

### Cosa cambia ?

#### IL PROCEDIMENTO DI MEDIAZIONE

La mediazione si introduce con il deposito (anche via pec o raccomandata) di una semplice **domanda all'organismo** le parti possono scegliere liberamente l'organismo. La domanda deve contenere l'indicazione dell'organismo prescelto, delle parti, dell'oggetto della pretesa e delle relative ragioni del contendere. In caso di più domande, la mediazione si svolgerà davanti all'organismo presso cui è stata depositata la prima domanda.

#### COMPETENZA TERRITORIALE

L'istanza di mediazione deve essere presentata presso un organismo **nel luogo del Giudiceterritorialmente competente per la controversia.**

#### OBBLIGATORietà DELL'ASSISTENZA DEL LEGALE

Al primo incontro e agli incontri successivi, fino al termine della procedura, **le parti devono partecipare con l'obbligatoria assistenza**

#### dell'avvocato.

#### OBBLIGATORietà DI UN PRIMO INCONTRO

Durante il primo incontro, **fissato entro 30 giorni dal deposito della domanda**, il mediatore chiarisce alle parti la funzione e le modalità di svolgimento della mediazione. Il mediatore, sempre nello stesso primo incontro, **invita poi le parti e i loro avvocati a esprimersi sulla possibilità di iniziare la procedura di mediazione** e, nel caso positivo, procede con lo svolgimento.

#### GRATUITÀ DEL PRIMO INCONTRO IN CASO DI MANCATO ACCORDO

**Nel caso di mancato accordo all'esito del primo incontro, nessun compenso** – ad esclusione delle spese di avvio e notifica – è dovuto per l'organismo di mediazione.

#### DURATA DELLA MEDIAZIONE

Il procedimento di mediazione ha una **durata massima stabilita dalla legge di tre mesi**, decorsi i quali il processo può iniziare o proseguire.

#### EFFICACIA ESECUTIVITÀ DELL'ACCORDO

Ove tutte le parti aderenti alla mediazione siano assistite da un avvocato, l'accordo che sia stato sottoscritto dalle parti e dagli stessi avvocati costituisce titolo esecutivo per l'espropriazione forzata, l'esecuzione per consegna e rilascio, l'esecuzione degli obblighi di fare e non fare, nonché per l'iscrizione di ipoteca giudiziale. Gli avvocati attestano e certificano la conformità dell'accordo alle norme imperative e all'ordine pubblico. In tutti gli altri casi l'accordo allegato al verbale è omologato, su istanza di parte, con decreto del presidente del tribunale, previo accertamento della regolarità formale e del rispetto delle norme imperative e dell'ordine pubblico.

#### PROVVEDIMENTI GIUDIZIALI URGENTI

Anche nei casi di mediazione obbligatoria è sempre possibile richiedere al Giudice i provvedimenti che, secondo la legge, sono urgenti e indilazionabili.

#### CASI DI ESCLUSIONE

La mediazione non è più condizione di procedibilità della domanda giudiziale i

procedimenti relativi al risarcimento del danno derivante dalla circolazione di veicoli e natanti nonché nei procedimenti di consulenza tecnica preventiva ai fini della composizione della lite ex art. 696 bis c.p.c. e in tutti i casi già precedentemente elencati nell'articolo 4 del d.lgs. 28/2010: *nei procedimenti per ingiunzione, inclusa l'opposizione, fino alla pronuncia sulle istanze di concessione e sospensione della provvisoria esecuzione; nei procedimenti per convalida di licenza o sfratto, fino al mutamento del rito di cui all'articolo 667 del codice di procedura civile; nei procedimenti possessori, fino alla pronuncia dei provvedimenti di cui all'articolo 703, terzo comma, del codice di procedura civile; nei procedimenti di opposizione o incidentali di cognizione relativi all'esecuzione forzata; nei procedimenti in camera di consiglio; nell'azione civile esercitata nel processo penale.*

#### TRASCRIZIONE DEGLI ACCORDI CHE ACCERTANO L'USUCAPIONE

Si devono rendere pubblici col mezzo della trascrizione gli accordi di mediazione che accertano l'usucapione con la sottoscrizione del processo verbale autenticata da un pubblico ufficiale a ciò autorizzato. In caso di successo della mediazione, le parti avranno diritto a un credito d'imposta fino a un massimo di 500 euro per il pagamento delle indennità complessivamente dovute all'organismo di mediazione. In caso di insuccesso della mediazione, il credito d'imposta è ridotto ad 250,00 euro.

#### MEDIAZIONE DELEGATA DAL GIUDICE IN CORSO DI CAUSA

Quando il processo è stato avviato, **anche** in sede di giudizio d'appello, **il giudice**, in base allo stato del processo, alla natura della causa e al comportamento delle parti, così da non favorire dilazioni, **può disporre l'esperimento del procedimento di mediazione, che è condizione di procedibilità della domanda giudiziale.** L'ordine del Giudice deve essere adottato prima dell'udienza di precisazione delle conclusioni ovvero, quando tale udienza non è prevista, prima della discussione della causa.

#### Indice

Novità sulla mediazione  
Il "verde" piace allo shipping  
Il charterparty  
xxxxxxxxxxxxx  
Himalaya Clause  
Sistri: Solo per i rifiuti pericolosi ?  
La Marcatura CE

#### Le nuove note sull'AIDA

Risarcimento per ritardo del treno?

#### La Normativa

Il caso Dc Merweston  
Vendita FOB, controspallie e disciplina del Charterparty  
Porti e Darsene nelle polizze yacht

#### Nuove regole per la prospezione di idrocarburi in mare

Brevi: Benvenuta Youngship Italia

#### Furto di merci in deposito doganale

Fiscalità e scadenze

**SANZIONE AUTOMATICA PER LA MANCATA PARTECIPAZIONE AL PRIMO INCONTRO DI MEDIAZIONE**

Il Giudice condanna la parte costituita che, nei casi previsti dall'articolo 5 (condizione di procedibilità, ordine del Giudice e clausola contrattuale), non ha partecipato al procedimento senza giustificato motivo, al versamento all'entrata del bilancio dello Stato di una somma di importo corrispondente al contributo unificato dovuto per giudizio.

**MANCATA PARTECIPAZIONE EFFETTI SULLE SPESE PROCESSUALI**

All'esito del processo civile, se il provvedimento del Giudice corrisponde interamente al contenuto della proposta conciliativa, il Giudice esclude la ripetizione delle spese della parte vincitrice che ha rifiutato la proposta, relativamente al periodo successivo alla stessa, e la condanna al pagamento delle spese processuali della parte soccombente riferite al medesimo periodo, nonché al pagamento del contributo unificato e al pagamento dell'indennità spettante al mediatore (e all'esperto, se nominato). Quando il provvedimento che definisce il giudizio non corrisponde interamente al contenuto della proposta, il giudice, se ricorrono gravi ed eccezionali ragioni, può nondimeno escludere la ripetizione delle spese sostenute dalla parte vincitrice per l'indennità corrisposta al mediatore e per il compenso dovuto all'esperto.

**AGEVOLAZIONI FISCALI**

Tutti gli atti relativi al procedimento di mediazione sono esenti dall'imposta di bollo e da ogni altra spesa, tassa o diritto di qualsiasi specie e natura. Il verbale di accordo è esente dall'imposta di registro sino alla concorrenza del valore di 50.000 euro.



avv. Barbara Pozzolo  
Studio Legale Pozzolo

**La mediazione, rieccoci !**

Il Governo con il "Decreto fare" (D.I. n. 9/2013) pubblicato nella G.U. del 20.08.2013 n.194 ha, tra i vari provvedimenti, normato anche la reintroduzione della mediazione obbligatoria. Con le previsioni dell'art. 79 sono state, infatti, apportate modifiche sostanziali al D. lgs. n. 28/2010 recante disposizioni "in materia di mediazione finalizzata alla conciliazione delle controversie civili e commerciali". Ricordiamo che il D.lgs. 28/2010 aveva originariamente previsto come condizione di procedibilità della domanda giudiziale che venisse previamente esperito il procedimento di mediazione per numerose tipologie di controversie in una serie di materie considerate ad "alta conflittualità". L'obbligatorietà della mediazione era poi venuta meno in seguito alla pronuncia della Corte

Costituzionale sentenza, n. 272/2012, del 6 dicembre 2012, che ne aveva dichiarato l'illegittimità, ma ricordiamo solo per un vizio formale per "eccesso di delega" (atteso che l'obbligatorietà non indicata espressamente da parte della legge di delega). La reintroduzione della obbligatorietà della mediazione era stata preannunciata da molti sin dal giorno stesso della pronuncia della Consulta. Tuttavia le note vicissitudini dei Governi che si sono succeduti nell'immediatezza della pronuncia della Suprema Corte, non hanno consentito, fino ad ora, di poter mettere mano alla disciplina di una materia delicata come la giustizia ed in particolare di toccare la mediazione oggetto di fortissima avversione da parte delle Associazioni istituzionali dell'Avvocatura. L'obbligatorietà della mediazione è stata nuovamente introdotta in materia di: condominio; diritti reali; divisione; successioni ereditarie; patti di famiglia; locazione; comodato; affitto di aziende; risarcimento del danno derivante da responsabilità medica e sanitaria; risarcimento del danno derivante da diffamazione con il mezzo della stampa o con altro mezzo di pubblicità; contratti assicurativi, bancari e finanziari. Le controversie di R.c. auto sono escluse dalle materie per cui è prevista l'obbligatorietà della mediazione, mentre sono state aggiunte le controversie in tema di risarcimento del danno derivante da responsabilità (non solo medica ma più ampiamente) sanitaria. Tuttavia all'istituto nel complesso sono state apportate alcune modifiche sostanziali che hanno in parte "svilito" la portata innovativa dell'istituto. Si è cercato, infatti, di superare alcune delle contestazioni che si erano presentate in vigenza della precedente normativa, e in tal senso si possono leggere: -la introduzione della competenza territoriale -i detrattori della mediazione ipotizzavano, infatti, un uso distorto della libertà delle parti di radicare il procedimento nel luogo più "comodo"; la previsione di una durata ancora inferiore della mediazione fissata in tre mesi - per non comprimere il diritto a adire giustizia - la gratuità del primo incontro di programmazione in caso di esito negativo. Si prestano ad una più complessa lettura altre novità dell'istituto come: l'obbligatorietà dell'assistenza del legale in tutte le fasi della procedura (ma non si dovevano ridurre i costi per le parti?); la previsione della qualifica di Mediatore per tutti gli Avvocati iscritti ad un Albo; la esclusione delle controversie di R.c. auto dalle materie per cui è prevista l'obbligatorietà (materia ad alta conflittualità); la previsione di una mediazione obbligatoria a "tempo determinato" quattro anni - tempo stimato come sufficiente per far conoscere e comprendere alla parti l'utilità ed i vantaggi della mediazione rendendo quindi inutile la previsione per legge della sua obbligatorietà. Ebbene, leggendo la nuova normativa che disciplina la mediazione si ha l'impressione che la stessa sia il risultato di una "mediazione" tra gli interessi contrapposti della Avvocatura istituzionalizzata e quelli dei cittadini e delle imprese ad avere giustizia rapida in tempi brevi a costi accessibili, senza dover necessariamente adire ed intasare i Tribunali. Tuttavia, ci sia consentito dire, che forse le modifiche apportate destano alcune perplessità. Come l'obbligatorietà dell'assistenza del Legale in tutte le fasi della procedura, laddove

la mediazione nasce anche per andare incontro alle parti anche in termini di riduzione dei costi economici; la previsione della gratuità del primo incontro "preliminare" fissato per valutare la volontà delle parti nel caso in cui le stesse decidano di non proseguire la mediazione, a scapito degli dei Mediatori e degli Organismi di mediazione, la durata di quattro anni della disposizione di legge che introduce la obbligatorietà. In ogni caso i primi commenti positivi alla reintroduzione della mediazione obbligatoria sono arrivati dal mondo del lavoro e dal presidente di Unioncamere, Ferruccio Dardanello, che recentemente ha definito la reintroduzione della obbligatorietà "Un salto culturale al Paese cui serve l'aiuto di tutti gli attori del settore." Forse adesso l'Avvocatura istituzionale guarderà con meno diffidenza ed un occhio più benevolo l'istituto della mediazione, visto che tutti gli Avvocati iscritti ad un Albo sono diventati Mediatori "di diritto". Non ci resta che attendere per fare le prime valutazioni sul nuovo istituto...



avv. Simona Coppola  
Studio Legale Garbarino Vergani

**Il "verde" piace sempre più allo shipping**

In occasione del Genoa Shipping week della scorsa settimana, evento concomitante con il Port & ShippingTech, forum internazionale dell'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, si sono sviluppati interessanti dibattiti in merito alle opportunità per il settore marittimo offerte dalla proposta di Direttiva sulle infrastrutture per i combustibili alternativi, con particolare riguardo al LNG (Liquefied Natural Gas), che in oggi si ritiene una soluzione economicamente molto conveniente ai fini del rispetto delle normative ambientali IMO, e più in generale dell'utilizzo del gas naturale come combustibile navale. E' molto cresciuto l'interesse delle società armatoriali nei confronti di questo tipo di combustibile e molti studi ed investimenti sono stati fatti per progredire nell'utilizzo di questa nuova tipologia di combustibile. E' evidente, e nessun Armatore sembrerebbe nascondere, che la ricerca di un combustibile che sostituisca quello tradizionale trova la sue ragioni non solo nella necessità di adeguarsi alle normative sempre più restrittive in ambito di salvaguardia ambientale, ma anche nei sempre maggiori costi sostenuti per l'acquisto del bunker. Questo tipo di carburante dovrebbe assicurare infatti un minore impatto ambientale e una sensibile riduzione delle spese. Così dopo il "coldironing" (le navi arrivano in porto e spengono i motori perché i servizi vengono alimentati da terra) e lo "slow steaming" (le navi che vanno piano per consumare meno) si è arrivati al varo del primo traghetto alimentato a metano liquido, la M/n "Viking Grace", costruita dai Cantieri Stx Finland di Turku che fa rotta tra

Turku e Stoccolma, con passaggio dalle Isole Aland. Ha un garage con 1.000 metri lineari per le automobili, e 1.275 metri per i camion ed esternamente la nave non ha niente di diverso dagli altri traghetti. Dunque finalmente lo

fortunatamente, è tutta l'Europa a prestare sempre maggiore attenzione all'utilizzo delle energie pulite nel trasporto. Oltre infatti alle note previsioni europee che hanno imposto agli Stati Membri una importante diminuzione delle



shipping ha trovato il suo carburante alternativo? Se lo è chiesto, nell'ambito di una conferenza organizzata lo scorso 19 settembre tra le iniziative del Genoa Shipping Week, Valeria Novella, Presidente dei Giovani Armatori di Confitarma che sin dall'inizio del suo mandato ha dimostrato di avere a cuore le tematiche della *green economy*. Che LNG sia una valida alternativa al bunker pare ormai assodato, il problema - come rilevato anche in uno studio del Lloyd's Register, cioè proprio la società inglese che ha certificato la "Viking Grace" - è la realizzazione di una rete in grado di sostenere questo sistema. I distributori di LNG nel mondo sono davvero pochi e riescono a soddisfare solo le esigenze di navi che coprono sempre le medesime tratte. Ma intanto, una notizia riportata dai giornali pochi mesi fa lascia ben sperare: la "Viking Grace", infatti nel maggio scorso ha effettuato per la prima volta le operazioni di rifornimento tramite bettolina, tecnicamente "ship to ship" e con i passeggeri a bordo dimostrando, ha aggiunto Valeria Novella come sia possibile effettuare questo tipo di operazioni in sicurezza e senza rallentare le operazioni commerciali della nave. La bettolina utilizzata come rifornitrice di LNG è la "Seagas", un traghetto norvegese del 1974, trasformato dai cantieri norvegesi di Fiskerstrand BLRT proprio per essere utilizzata per questo tipo di operazioni. La "Seagas" ha a bordo un unico grande serbatoio criogenico di 170 metri cubi che mantiene la temperatura di -162 °C per garantire al LNG di occupare solo 1/600 del suo volume gassoso. Le tanche, della capacità di 70 tonnellate, sono state posizionate al centro della nave, e garantiscono che il gas al loro interno sia trasferito in un'ora, tempo che ben si inserisce nella dinamica dei traffici marittimi. Il Baltico, insieme con il Mare del Nord e la Manica, fa parte della prevista istituzione a partire dal 2015 della zona Tier III SECA (Sulphur Emission Control Area), come concordato dai nove Stati costieri. Questo accordo prevede che le navi che navigano in queste aree siano dotate di sistemi che abbattano le emissioni di zolfo fino allo 0,1 per cento di zolfo (precedente livello di 1,0 per cento). Ma,

emissioni di zolfo (fino allo 0,5% entro il 2020), la Commissione Europea, ha allo studio un progetto che prevede di supportare con cospicui investimenti programmati per i prossimi anni, la realizzazione di infrastrutture volte a sviluppare il trasporto delle merci e delle persone su "vie verdi" tra cui si inserisce pienamente la creazione di 139 porti a livello comunitario dotati di stazioni per il rifornimento di LNG. I nostri Armatori e i nostri studiosi e professionisti sembrano pronti a navigare in verde; bello sarebbe poter realizzare un progetto organico che veda il supporto delle nostre istituzioni e la capacità delle medesime di confrontarsi con il resto dell'Europa e del mondo.



avv. Guglielmo Camera

Studio Legale Camera Vernetti

## Il Charterparty

Con tale termine si intende il contratto di noleggio. Ne esistono varie forme. A titolo di esempio c'è il "demise", o "bareboat", contratto in base al quale il noleggiatore oltre alla nave utilizza anche il suo equipaggio. Tuttavia, più comuni sono i contratti con i quali l'equipaggio è impiegato direttamente dall'armatore. Le due tipologie principali sono il noleggio a viaggio (voyage charters) e il noleggio a tempo (time charters). **Noleggio a Viaggio** - Con un noleggio a viaggio la nave viene noleggiata al noleggiatore per un viaggio specifico. All'armatore è pagato il "nolo" (freight), che copre i suoi costi, carburante e equipaggio compresi, oltre al suo profitto. Nel contratto è previsto un lasso di tempo (stallia-laytime), per le operazioni di carico e scarico. Se

tali operazioni superano il tempo di stalling, l'armatore sarà compensato per la "controstallia" in base al prezzo fissato nel contratto di noleggio. Con i noleggi a viaggio spesso gli obblighi contrattuali del noleggiatore vanno ad interessare anche il soggetto avente diritto dalla polizza di carico (bill of lading). Questo è possibile in virtù di una clausola che prevede che le polizze debbano incorporare i termini del contratto di noleggio. In tal caso le polizze di carico collegano contrattualmente l'armatore con il titolare delle polizze stesse in base ai termini del contratto di noleggio. Talvolta, il contratto di noleggio contiene un'ulteriore pattuizione, la clausola "cesser", sotto la quale il noleggiatore è libero da qualsiasi responsabilità successivamente alla caricazione delle merci. I contratti di noleggio a viaggio di solito prevedono difese particolari per l'armatore, in caso di mancato pagamento del nolo o di controstallie. Questi sono il diritto di pegno sul carico, ovvero il diritto di trattenere il pagamento dovuto del carico, e il diritto di pegno sul carico secondario, un diritto di trattenere il nolo dovuto al noleggiatore dal suo noleggiatore secondario. **Noleggio a tempo** - A differenza del noleggio a viaggio, un noleggio a tempo non è definito da un viaggio geografico, ma da un periodo di tempo, ad esempio, sei mesi. Il pagamento avviene mediante il "nolo", calcolato su basi giornaliere e solitamente è pagato in anticipo. Il nolo decorre dalla "consegna" della nave e cesserà quando la nave sarà "riconsegnata". Il luogo e il tempo per queste operazioni sono specificati nel contratto. Il bunker consumato durante il periodo del noleggio sarà a carico dei noleggiatori. Anche il ritardo è trattato diversamente in un noleggio a tempo. Non vi è alcun equivalente diretto alla stallia e la controstallia. Invece, il nolo decorrerà dall'imbarco del carico sulla nave, ("consegna") al termine del viaggio ("riconsegna"). Tuttavia, il contratto potrebbe essere interrotto applicando la clausola "off-hire", che prevede la cessazione temporanea del noleggio a causa di una causa qualsiasi tra quelle ivi specificate. Il noleggio a tempo di solito non prevede alcun trasferimento contrattuale di responsabilità, come avviene invece nel caso del noleggio a viaggio, tramite la previsione di apposite clausole (c.d. "cesserclauses"). Generalmente le polizze di carico vengono emesse senza l'incorporazione di tali clausole. Tali polizze di carico contengono generalmente la dizione "freight prepaid", ossia nolo prepagato. Tale dizione impedisce all'armatore di esercitare alcun diritto di pegno sulle merci. Il carico generalmente non è di proprietà dei noleggiatori a tempo e le polizze di carico non contengono alcun riferimento ai termini del contratto di noleggio a tempo. Inoltre i noleggi a tempo di solito prevedono un'ulteriore rimedio, che non si riscontra nei noleggi a viaggio. Questo è il diritto di "recesso" (withdrawal). Ciò non è altro che la possibilità di recedere dal contratto di noleggio nel caso in cui il nolo non venga pagato puntualmente e integralmente.



avv. Chiara Raggi  
Studio Legale Mordiglia

## Convenzione ILO sul lavoro marittimo: l'Italia ratifica

Il 20 Agosto scorso è entrata in vigore la Convenzione ILO sul Lavoro Marittimo (*Maritime Labour Convention – MLC 2006*) anche nota come la Carta dei diritti della gente di mare. La Convenzione interviene a sostituire 68 tra convenzioni e regolamenti esistenti in materia ed è stata definita una “pietra miliare” nella storia di cooperazione internazionale in quanto volta ad affermare i diritti fondamentali del lavoratore, del dialogo sociale e della contrattazione collettiva e, nel contempo, si propone come uno strumento per la promozione della concorrenza leale fra gli armatori. La Convenzione è stata adottata a Ginevra il 23 febbraio 2006 nel corso della 94ma sessione della Conferenza generale dell'ILO (*International Labour Organization*) dopo cinque anni di intense consultazioni e negoziazioni ed è stata finora ratificata da 45 Stati Membri ai quali, il 12 Settembre scorso, si è aggiunta l'Italia. Durante la seduta della Camera n. 76 del 12 settembre 2013, l'Italia ha infatti approvato definitivamente il disegno di legge relativo alla **“Ratifica ed esecuzione della Convenzione dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL) n. 186 sul lavoro marittimo”**. Un momento storico per il nostro paese e per il mondo intero, così come ha sottolineato Dombia-Henry, direttrice del Dipartimento delle Norme Internazionali del Lavoro dell'ILO che, all'indomani dell'entrata in vigore della Convenzione ha affermato: *“La MLC, 2006 è adesso una legge internazionale e il settore marittimo non sarà mai più lo stesso”*. Con tale atto l'Italia ha dunque adottato la Convenzione rappresentando l'adesione del nostro Paese un ulteriore passo verso la ratifica universale della Convenzione e di cooperazione internazionale. Il profilo più innovativo della Convenzione è quello di prevedere un **“doppio binario di certificazione obbligatoria e dichiarazione di conformità del lavoro marittimo da parte delle navi battenti bandiera degli paesi firmatari della convenzione”**. La Convenzione prevede infatti che le navi mercantili con stazza uguale o superiore a 500 tonnellate che operano su rotte nazionali ed internazionali (Reg. 5.1.3 Convenzione), debbano conservare e tenere a bordo un **“certificato di lavoro marittimo”** attestante che le condizioni di lavoro e di vita a bordo siano state sottoposte ad ispezione e soddisfino i requisiti della legislazione nazionale nonché una **“dichiarazione di conformità del lavoro marittimo”** che enunci, in particolare, le misure adottate dall'armatore per

garantire il rispetto delle prescrizioni nazionali sul lavoro e la sicurezza dei lavoratori marittimi. Il certificato marittimo del lavoro (*Maritime Labour Certificate*) viene rilasciato dallo Stato di appartenenza della nave mentre la dichiarazione di conformità (*Declaration of Maritime Labour Compliance*) è responsabilità dell'armatore che attesta e chiarisce nel dettaglio le misure messe in atto in conformità alla legislazione nazionale in materia di lavoro e sicurezza dei lavoratori marittimi. La ratifica della Convenzione n. 186 sul lavoro marittimo costituisce, dunque, un importante incentivo alla competitività nel mercato globale del trasporto via mare. Le navi battenti la bandiera un paese che non ha ratificato la Convenzione sono infatti sottoposte a ispezioni approfondite e dunque soggette al rischio di provvedimenti di fermo amministrativo da parte delle autorità dei paesi di scalo, con conseguente rischio di costi aggiuntivi derivanti dal potenziale fermo della nave. Al contrario, le navi battenti bandiera dei Paesi firmatari potranno beneficiare dei vantaggi derivanti da maggiore efficienza nelle pratiche nei porti di scalo e godere di un innalzamento delle competenze grazie a corsi di formazione previsti per ispettori, consulenti legali e operatori di navi da crociera che, in Italia, saranno tenuti presso il Centro di formazione dell'Ilo di Torino. Quanto alle **norme di adeguamento interno**, occorre osservare che la ratifica della Convenzione da parte dell'Italia comporta alcune necessarie modifiche, sia con riguardo alle disposizioni del codice della navigazione che della correlata legislazione interna. Le modifiche sono direttamente conseguenti all'esigenza di adeguare le poche richiamate disposizioni del codice della navigazione, introdotte nel nostro ordinamento nel contesto socio-economico proprio del 1942, che risultano direttamente in contrasto con il portato dei principi giuridici attuali, rendendo, con ciò, pienamente effettive le modalità di tutela dei diritti dei lavoratori a bordo delle navi, con piena rispondenza al quadro delle disposizioni elaborate in sede ILO con la convenzione oggetto di adesione. Entrando nel merito, si osserva che l'art. 368 del codice della navigazione prevede che le disposizioni del capo V, afferenti al rimpatrio dei marittimi stranieri arruolati su navi nazionali, si applichino a condizione che gli Stati di cui essi hanno la cittadinanza assicurino l'esercizio di eguale prerogativa ai cittadini italiani arruolati su navi che battono la loro bandiera (condizione di reciprocità). Tale normativa risulta in contrasto con le disposizioni della Convenzione MLC 2006 che prevede alla Regola 2.5 che **l'obbligo di rimpatrio debba essere esteso a tutti i marittimi imbarcati sulle navi di bandiera, senza alcuna condizione di reciprocità**. La modifica proposta, pertanto, adegua la normativa nazionale alle disposizioni della Convenzione OIL MLC 2006 ai fini della ratifica. L'adeguamento riguarda anche gli artt. 1091 e 1094 cod.nav., concernenti, rispettivamente, le fattispecie di **delitti contro la polizia di bordo della diserzione e dell'inosservanza di ordine da parte di un membro dell'equipaggio**. In linea con la finalità generale di adattamento dell'ordinamento interno sopra richiamata, è previsto il mantenimento della qualificazione penale della

fattispecie quando dalla condotta illecita derivino, in concreto, un pericolo per la sicurezza della navigazione o per la vita o salute delle persone a bordo, salvo poi prevedere, fuori dei casi predetti, una depenalizzazione delle ipotesi contemplate nei due articoli con la trasformazione da penale in amministrativo-pecuniaria. L'adeguamento interno comporterà anche una modifica in materia di **legge regolatrice del contratto di arruolamento**. L'articolo 3 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, contiene le disposizioni di diritto internazionale privato volte ad individuare il criterio di collegamento applicabile in ordine alla disciplina delle condizioni economiche, normative, previdenziali ed assicurative dei rapporti di lavoro dei marittimi italiani, comunitari e non comunitari imbarcati a bordo delle navi iscritte nel Registro internazionale prevedendo che tali rapporti sono regolati dalla legge regolatrice del contratto di arruolamento e dai contratti collettivi dei singoli stati membri che è poi – di fatto – la legge nazionale della nave (legge di bandiera) stante il rinvio all'art. 9 del cod.nav. In caso di personale marittimo non comunitario la legge regolatrice del contratto è invece scelta liberamente dalle parti rispetto alle convenzioni ILO in materia di lavoro marittimo (art. 3 co. 2 d.l. 457/1997). Tale seconda disposizione risulta modificata dalla ratifica dell'Italia in quanto, in base ai principi internazionali della Convenzione, anche il lavoro dei marittimi non comunitari verrà regolato dalla legge regolatrice del contratto di arruolamento ossia dalla legge di bandiera. E' è stata inoltre **alzata a 16 anni l'età minima per l'ammissione al lavoro** sostituendo la precedente età riconosciuta di 15 anni ed andando pertanto a modificare le previsioni di cui all'art.119 cod. nav. Ai fini dell'adattamento dell'ordinamento interno verrà anche modificata la legge interna in materia di certificazione medica ed **assistenza sanitaria a bordo**. Il certificato del medico dovrà essere redatto anche in lingua inglese e se il marittimo ha meno di 18 anni avrà una validità annuale e non biennale. Quanto al servizio di assistenza sanitaria a bordo, verrà superata la vigente normativa alquanto risalente (RD 178/1897) e dovrà essere previsto che per le navi passeggeri che trasportano più di 100 passeggeri (e non più 150 fra equipaggio e passeggeri) e che effettuino navigazione internazionale, debbano avere a bordo un **medico qualificato responsabile** dell'assistenza sanitaria. Sarà infine abrogato l'art. 36 della l. 1045/1939 che ancora prevede che “qualora tra i componenti dell'equipaggio vi siano persone di colore, a queste dovranno essere riservate sistemazioni di alloggio, di lavanda e igieniche separate da quelle del restante personale”. Tale disposizione è in evidente contrasto sia con l'art. 3 della nostra Costituzione, sia ai principi di uguaglianza sanciti dalla Convenzione per la salvaguardia dei diritti dell'uomo (Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea) nonché con quanto stabilito per la parità di trattamento tra le persone indipendentemente dalla razza e dall'origine etnica (d.lgs. 215 e 216/2003) e parità di trattamento in materia di occupazione e condizioni di lavoro.



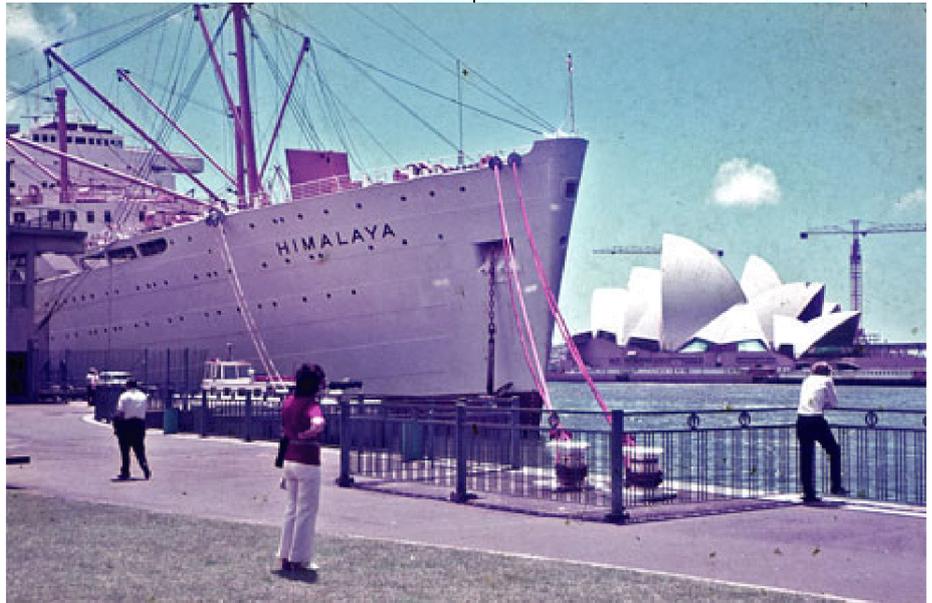
avv. Giancarlo Soave  
Studio Legale Soave

## Himalaya Clause

Sul retro di quasi tutte le polizze di carico circolanti figura ormai costantemente la così detta *Himalaya clause*, il cui nome deriva dal vapore Himalaya oggetto del caso, ormai divenuto celebre, *Adler vs Dickson*, risolto dalla giurisprudenza inglese nel 1955. Nella sentenza in questione, con un'interpretazione eccessivamente restrittiva, la Corte rifiutò al comandante della nave l'applicazione della limitazione della responsabilità prevista contrattualmente solo per il vettore, negando quindi di riflesso l'estensione di tali benefici in favore di qualunque ausiliario dello stesso. La clausola *Himalaya*, stratificatasi nei formulari a seguito di tale precedente, è pertanto volta ad estendere ed assoggettare alla disciplina di polizza anche l'attività svolta da qualunque ausiliario o subcontraente del vettore, tutelandolo dalle richieste avanzate da terzi per il risarcimento dei danni alle persone o al carico provocati nell'esecuzione dei compiti loro affidati. La funzione è quella di far sì che i contraenti del vettore marittimo possano beneficiare, di fronte ad un'azione di responsabilità da parte degli interessati al carico, delle stesse difese ed eccezioni riconosciute dalla disciplina di diritto uniforme al vettore marittimo (inclusa, dunque, la clausola di giurisdizione e la limitazione di responsabilità). Naturalmente la clausola *Himalaya*, a prescindere dalla maggiore o minore estensione dei benefici, non incide sui principi della responsabilità vicaria, nel senso che il vettore sarà sempre chiamato a rispondere del fatto dell'ausiliario potendo poi rivalersi su quest'ultimo nei limiti di quanto corrisposto (nei formulari marittimi l'esonerazione totale della responsabilità del vettore per gli atti compiuti dagli ausiliari è realizzata non con la *Himalaya clause* bensì attraverso la *Negligence clause*). Dunque mediante la previsione della clausola *Himalaya* viene perseguita la duplice finalità (i) della rinuncia da parte dell'avente diritto al carico ad agire nei confronti dei soggetti diversi dal vettore e (ii) della pattuizione che, in caso di azione, la responsabilità dell'ausiliario sarà disciplinata dalle stesse norme applicabili al vettore. La tutela si realizza pertanto in modo indiretto, estendendo al preposto le stesse condizioni di azione garantite contro il vettore. Il notevole sviluppo raggiunto nella prassi da tale disposizione ha spinto anche il legislatore uniforme ad adeguarsi alla pratica commerciale marittima. Nella Convenzione di Bruxelles del 1924, con il protocollo del 1968, si è infatti introdotta una disposizione (articolo 4bis "gli esoneri e i limiti previsti dalla presente convenzione sono applicabili a qualsiasi azione contro il vettore per il risarcimento di perdite o danni oggetto di un contratto di trasporto, sia che la azione sia stata fondata su una responsabilità contrattuale o su una responsabilità extra

contrattuale. Se tale azione è promossa contro un preposto del vettore, tale preposto potrà avvalersi degli esoneri e delle limitazioni di responsabilità che il vettore può invocare in virtù della convenzione") che, ricalcando i contenuti della *Himalaya clause*, consente al preposto e/o ausiliario (*not being an independent contractor*), contro il quale sia stata radicata un'azione per perdita o avaria delle cose trasportate, di invocare gli esoneri e le limitazioni previste in favore del vettore stesso. Nella realtà quotidiana dei traffici marittimi, i più immediati beneficiari della tutela offerta dalla *Himalaya clause* sono, di fatto, i terminal portuali che svolgono funzioni di ausilio al vettore nelle operazioni di carico e scarico della merce e nelle attività accessorie alle stesse. Non a caso clausole dal contenuto identico alla *Himalaya clause* sono inserite nei *terminal agreement* in essere tra l'impresa terminalistica e la compagnia di navigazione. Il presupposto per l'operatività dell'*Himalaya clause* nei confronti del terminal portuale è, naturalmente, l'estensione nell'ambito della prestazione del vettore delle operazioni svolte dall'impresa terminalista, di guisa che quest'ultima possa e debba essere considerata un vero e proprio ausiliario del vettore stesso. In altre parole l'*Himalaya clause* produce effetti

prima dal Tribunale di Genova (20 novembre 2000) e poi, in riforma di quanto dallo stesso statuito, dalla Corte d'Appello (18 Gennaio 2003). In primo grado il Tribunale aveva stabilito che il terminalista potesse giovare della deroga della giurisdizione inserita in polizza a condizione che le operazioni svolte fossero state assunte dal vettore e che il terminalista avesse svolto la sua attività per conto del vettore. Successivamente la Corte d'Appello di Genova ha riformato la sentenza negando che l'operatore terminalista potesse essere qualificato, nel caso di specie, come ausiliario del vettore (non avendo quest'ultimo affidato al terminalista le operazioni anteriori all'imbarco che, a sua volta, non si era impegnato ad eseguire nei confronti del caricatore) e che quindi potesse beneficiare, in virtù dell'estensione operata in polizza dalla clausola *Himalaya*, del regime previsto dalla polizza di carico. Anche la Corte di Appello, così come il Tribunale, ha però ritenuto che "l'accertamento relativo all'ambito della responsabilità assunta dal vettore con il contratto di trasporto riveste una portata dirimente, poiché dall'esito di siffatto accertamento dipende l'estensione, ovvero l'esclusione, dell'operatività della disciplina di polizza nei confronti del terminalista". È dunque principio comune e



nella misura in cui l'attività del terminalista è ricompresa e rientra nell'alveo delle attività che il vettore si è impegnato ad eseguire nei confronti del mittente/caricatore. In difetto di apposita estensione pattizia (con la *Himalaya clause*) o previsione legale (art. 4bis Convenzione di Bruxelles del 1924 ma con le problematiche conseguenti la qualifica dell'*independent contractor*), il regime ordinario di responsabilità dell'operatore terminalista divergerà da quello proprio del vettore, con la conseguenza che il terminal non potrà ad esempio beneficiare della clausola di deroga della giurisdizione apposta sul retro della polizza di carico, né dei limiti di responsabilità vettoriali (2DSP per chilo di merce danneggiata ovvero 666.66 DSP per collo) né, infine, del termine di decadenza annuale per l'esercizio dell'azione. La giurisprudenza ha avuto un atteggiamento ambivalente sugli effetti della *Himalaya clause* nei confronti dell'impresa terminalista. La questione è stata affrontata

condiviso quello secondo cui l'*Himalaya clause* produrrà effetti soltanto qualora il vettore abbia espressamente assunto nei confronti del mittente/caricatore l'obbligo di eseguire le attività delegate ed affidate a terzi soggetti. Una recente conferma sull'estensione dell'*Himalaya clause* in favore dell'operatore terminalista è stata fornita dal Tribunale di Napoli (05 aprile 2013) che ha stabilito come le condizioni di polizza risultano applicabili ad ogni "ausiliario, agente e subappaltatore" del vettore e che per subappaltatori devono intendersi anche gli operatori terminalisti e gli operatori del trasporto terrestre che siano stati "incaricati dal vettore di effettuare il trasporto e qualsiasi subappaltatore diretto o indiretto, ausiliari e agenti di questo, in diretto rapporto contrattuale o meno". Da tali premesse il Tribunale ha quindi ricavato l'estensione al terminalista della clausola di deroga della giurisdizione apposta sul retro della polizza di carico.



avv. Andrea Tracci  
Studio Legale TDP

## SISTRI: SOLO PER I RIFIUTI PERICOLOSI ?

Non finisce mai di stupire la brutta storia del "Sistri", il sistema di tracciabilità dei rifiuti, istituito nel 2009, ma mai divenuto operante, fino a che morte improvvisa lo ha colto nel sonno, a Ferragosto 2011, tra lo stupore generale, e per mano di una manovra di alleggerimento dello Stato (cfr. decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, recante "ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo. Delega al Governo per la riorganizzazione della distribuzione sul territorio degli uffici giudiziari"). Ancora più stupore tra gli operatori ha destato la legge di conversione (con modificazioni) della manovra (Legge 14 settembre 2011, n. 148, G.U. n.216 del 16-9-2011), che, il 17 settembre, ha letteralmente riportato in vita il Sistri, ripristinando, come se nulla fosse accaduto, il quadro normativo previgente. Ora, dopo varie proroghe della data in cui il sistema sarebbe dovuto entrare in vigore, nuovo colpo di scena: con il Decreto Legge 31 agosto 2013, n. 101, recante "Disposizioni urgenti per il perseguimento di obiettivi di razionalizzazione nelle pubbliche amministrazioni" (su G.U. Serie Generale n. 204 del 31-8-2013), entrato in vigore il 1° Settembre, è stata stabilita la tracciabilità solo per i rifiuti pericolosi. In particolare prevede l'art. 11 del predetto decreto che "1. Sono tenuti ad aderire al sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTRI) di cui all'articolo 188-bis, comma 2, lettera a), i produttori iniziali di rifiuti pericolosi e gli enti o le imprese che raccolgono o trasportano rifiuti pericolosi a titolo professionale, o che effettuano operazioni di trattamento, recupero, smaltimento, commercio e intermediazione di rifiuti pericolosi, inclusi i nuovi produttori. Inoltre: "...Con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentiti il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono specificate le categorie di soggetti di cui al comma 1, e sono individuate, nell'ambito degli enti o imprese che effettuano il trattamento dei rifiuti di cui agli articoli 23 e 35 della direttiva 2008/98/CE, ulteriori categorie di soggetti a cui e' necessario estendere il sistema di tracciabilità dei rifiuti di cui all'articolo 188-bis.". 2. Per gli enti o le imprese che raccolgono o trasportano rifiuti pericolosi a titolo professionale, o che effettuano operazioni di trattamento, recupero, smaltimento, commercio e intermediazione di rifiuti pericolosi, inclusi i nuovi produttori, il termine iniziale di operatività del SISTRI e' fissato al 1° ottobre 2013. 3. Per i produttori iniziali di rifiuti pericolosi, nonche' per i comuni e le imprese di trasporto dei rifiuti urbani del territorio della regione Campania di cui al comma 4 dell'articolo 188-ter, del d.lgs. n.

152 del 2006, il termine iniziale di operatività e' fissato al 3 marzo 2014, fatto salvo quanto disposto dal comma 8". Che dire, un bel passo indietro. Del resto, proprio chi lo aveva soppresso da subito ne piangeva la scomparsa (specie alla Commissione Ambiente del Senato, che già nella prima seduta di discussione del disegno di legge di conversione A.S. n. 2887 votava un immediato parere favorevole al suo ritorno in vita). Per la verità, le ragioni del rimorso apparivano da subito poco commendevoli, in quanto fondate su di una malcelata paura di dover restituire ai cittadini il maltolto. Non solo, e non tanto, quindi, per evitare procedure di infrazione per violazione della normativa comunitaria, quanto – riferiva letteralmente la stessa Commissione nel 2012, all'epoca della prima abrogazione – perché "...l'improvviso ritorno al vecchio sistema cartaceo rende elevato il rischio dell'attivazione di un contenzioso, dagli esiti imprevedibili, da parte di quanti – ovvero la stragrande maggioranza degli obbligati – hanno già sostenuto i costi necessari per adeguarsi per tempo al sistema SISTRI". Ovvio che con una tale motivazione non si poteva sostenere la necessità del ritorno al vecchio Sistri! Ma che le cose dovessero andare diversamente era stato osservato da chi vi scrive in tempi non sospetti. Tutto, infatti, era nato da una malintesa interpretazione della legislazione comunitaria secondo cui saremmo obbligati a tracciare ogni genere di rifiuti. Al contrario, l'Articolo 17 (Controllo dei rifiuti pericolosi) della direttiva CE rifiuti (la 2008/98/CE) prevede la tracciabilità solo per i rifiuti pericolosi, non di tutti i rifiuti. Si riporta, per pronto riferimento, il testo integrale dell'articolo: "Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché la produzione, la raccolta, il trasporto, lo stoccaggio e il trattamento dei rifiuti pericolosi siano eseguiti in condizioni tali da garantire la protezione dell'ambiente e della salute umana, al fine di ottemperare le disposizioni di cui all'articolo 13, comprese misure volte a garantire la tracciabilità dalla produzione alla destinazione finale e il controllo dei rifiuti pericolosi al fine di soddisfare i requisiti di cui agli articoli 35 e 36". Del resto, evidentemente, non ha alcuna utilità sottoporre ad obblighi di tracciabilità un trasporto di cartone, di imballaggi di yogurt, o di laterizi di risulta. Specie, poi, se il materiale tossico, o radioattivo, viaggia su mezzi in conto proprio, se non addirittura su veicoli privati. E che senso può avere l'equiparare il rifiuto prodotto dall'estetista, o la lametta monouso utilizzata dal barbiere, al rifiuto ospedaliero? Risposta ovvia: nessuno. Ciò non toglie che vada restituito ai cittadini il maltolto. Non v'è, infatti, dubbio alcuno che lo Stato nella Sistri story si sia comportato, per sua stessa ammissione di oggi, in maniera irragionevole ed irresponsabile, non solo mal interpretando una norma comunitaria che non gli imponeva tali obblighi, ma anche mettendo in campo una normativa totalmente confusionaria e contraddittoria, che ha inutilmente comportato burocrazia per le imprese ed oneri a non finire (contributo di attivazione; spese di installazione dei dispositivi, spese del traffico dati della SIM, spese per formazione del personale, per consulenti, etc...), per approdare, ancora oggi, ad un nulla di fatto. Eppure il concetto di partenza era semplice: occorreva unicamente prevedere l'obbligo per le

sole aziende di trasporti pericolosi di dotarsi di un dispositivo elettronico per l'accesso in sicurezza dal proprio pc al portale del Ministero, in sostanza una chiavetta USB internet, che effettuasse la trasmissione e la memorizzazione dei dati e firmasse elettronicamente il tutto, così come previsto dall'art. 21 del d.lgs. 7 marzo 2005, n. 82. Anche ogni veicolo che trasportava tali rifiuti doveva dotarsi di un apparato con scheda SIM dati a trasmissione GPRS (chiuso in una scatola sigillata detta "black box"), installata presso officine autorizzate, che ne consentisse la tracciabilità e la verifica del percorso effettuato. Tutto qui: tracciabilità delle merci pericolose con tecnologia ormai comune. Come detto, nulla quindi da giustificare ben quindici provvedimenti di legge ed amministrativi, susseguiti nel tempo in un continuo stillicidio di norme a singhiozzo talmente incerte da richiedere addirittura l'emanazione di un cosiddetto testo unico del Sistri (più ragionevolmente denominato nella stessa norma unico testo), che risolvesse i conflitti di norme e le antinomie venutesi via via a creare. Cioè sono state ripristinate per legge tutte le (più o meno) 15 norme, di vario rango, con le quali si doveva dare esecuzione ad una sola direttiva comunitaria (la surricordata direttiva rifiuti 2008/98/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008). A tacere poi della ulteriore normativa sull'argomento interna allo stesso Ministero dell'Ambiente, coperta da segreto (più o meno) di Stato (nota prot. n. 008/TRI/DI/RIS del 21 aprile 2010; Decreto GAB/DEC/43/07 del 23 febbraio 2007, et similia), solo ora venuto meno (sempre per mano di un ulteriore decreto). E, sì, perché si annovera anche un decreto del Consiglio dei Ministri del 5 settembre 2008 con cui al Progetto istitutivo del SISTRI veniva attribuita la classifica di "segreto", "in quanto incidente su questioni di interesse strategico nazionale e rilevanti per la sicurezza interna dello Stato" (cfr. al riguardo anche la nota prot. GAB-2010-0037374 del 26 novembre 2010 con cui il Capo di Gabinetto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare comunicava che la classifica del Progetto era di "segreto" e non di "segreto di Stato"). Controversa è stata pure la vicenda del brevetto e del contratto di appalto avente ad oggetto la fornitura dello stesso sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti stipulato tra il Ministero dell'Ambiente e Selex (Gruppo Finmeccanica), già oggetto di ricorso al Tar da parte di alcune società di informatica che ne lamentavano l'affidamento senza gara, vicenda poi conclusasi con una sentenza di improcedibilità emessa dal Tar Lazio (n. 3926/2011). L'abolizione momentanea del Sistri ha comportato, inoltre, la (temporanea) indiretta abrogazione di alcune norme (articoli 3 e 4 e parte dell'art. 2) del decreto legislativo n. 121/2011 del luglio 2011 sulle sanzioni amministrative per i reati ambientali. Tali norme, pur non sapendolo, erano già morte (ma poi sarebbero rivissute). Dovevano infatti entrare in vigore il 16 agosto 2011 ma venivano soppresse tre giorni prima di tale data. Insomma una grande confusione, aggravata dal fatto che ora esiste pure il problema delle situazioni giuridiche (leggasi reati ambientali) medio tempore disciplinate dal Decreto Legge della prima abrogazione, che andrebbero in ogni caso regolate con apposita norma di sanatoria. In conclusione, il Decreto di agosto si è fatto attendere sin troppo tempo. Vedremo ora se la strada intrapresa proseguirà senza ulteriori incidenti di percorso.



avv. Francesca D'Orsi

Studio Legale D'Orsi

DIRITTO  
DEI  
TRASPORTI

## La Marcatura CE nella nautica da diporto

In occasione del Convegno "Lo sviluppo della filiera nautica – questioni legali e fiscali"

Viareggio 24 maggio 2013 ho esposto alcune considerazioni che ritengo utile riproporre a coloro i quali non hanno avuto modo di partecipare. Le unità da diporto natanti e imbarcazioni fino al 16.6.1998 venivano costruite e abilitate alla navigazione sulla base dei criteri tecnici e la normativa di cui alla legge 11.2.1971, n. 50 e successive modificazioni. Dal 17.6.1998 è entrata in vigore la Direttiva 94/25/CE (attuata con D.Lvo 436/96 modificato dal D.Lvo 205/97 e dalla legge 413/98 e poi successivamente modificata dalla direttiva 2003/44/CE e confluita nel D.Lgs 8 luglio 2005, n. 171 c.d. Codice della Nautica da diporto) che ha introdotto l'obbligo della marcatura CE nelle "imbarcazioni" aventi una lunghezza compresa tra m 2,50 e m 24. La direttiva 94/25/CE rientra tra le direttive del nuovo approccio alla regolamentazione dei prodotti e all'approccio globale alla valutazione della conformità. Per effetto di tale normativa, a partire dal 17.06.1998, le unità da diporto di nuova costruzione, per poter essere commercializzate nell'ambito del territorio comunitario, indipendentemente dal Paese in cui è avvenuta la costruzione, devono riportare la Marcatura CE. Non è importante il Paese (comunitario o terzo) in cui è avvenuta la costruzione ma è rilevante che l'imbarcazione abbia i requisiti previsti dalla Direttiva ed attestati con la sigla CE. La filosofia del nuovo approccio è basata sulla libera circolazione dei beni, oltre che delle persone e dei servizi. Per tale motivo, oggi, nessuno Stato dell'Unione Europea può impedire l'ingresso sul proprio territorio di un prodotto marcato CE né può rifiutare la sua commercializzazione, a meno che non si voglia far ricorso alla clausola di salvaguardia qualora nasca il sospetto che tale prodotto non sia effettivamente realizzato in modo da non mettere in pericolo la sicurezza e la salute delle persone o dell'ambiente. La clausola di salvaguardia è disciplinata in generale dalla decisione 93/465/CEE e le sue prescrizioni sono riportate in tutte le direttive del nuovo approccio, nella direttiva 94/25/CE la clausola di salvaguardia è prevista all'art. 7. Essa si applica ai prodotti di consumo non conformi alla regolamentazione comunitaria o nazionale e che rischiano di compromettere la salute e la sicurezza dei consumatori; non è necessario che i prodotti in questione costituiscano un pericolo grave e immediato, né che vi sia una procedura equivalente sul piano comunitario per limitarne o vietarne la commercializzazione. Ciascuno Stato membro può adottare misure restrittive nei confronti dei prodotti considerati insicuri, informando immediatamente la Commissione cui spetta l'emissione di un parere

sull'opportunità delle misure adottate. Si tratta quindi di un mezzo che consente di invalidare la presunzione di conformità di cui beneficiano i prodotti con marchio CE. Ogni unità da diporto marcata CE deve avere, fissate sullo scafo e separate fra loro, la marcatura con il Numero d'identificazione (codice del costruttore; paese di costruzione; numero di serie (unico); anno di costruzione; anno del modello) e la Targhetta del Costruttore (nome del costruttore; marcatura CE; categoria di progettazione (A, B, C o D); portata massima consigliata dal costruttore (pesi a bordo); numero di persone, raccomandato dal fabbricante, per il cui trasporto l'unità è stata concepita). I natanti costruiti secondo le prescrizioni tecniche della Direttiva dell'Unione Europea 94/25/CE come modificata dalla direttiva 2003/44/CE e trasfusa nel codice della nautica da diporto si dividono in 4 categorie di costruzione. **Categoria di progettazione A:** possono navigare senza alcun limite dalla costa con qualsiasi condizione meteo-marina; **Categoria di progettazione B:** con vento fino a forza 8 (burrasca) e onde di altezza significativa fino a 4 metri (mare agitato); **Categoria di progettazione C:** con vento fino a forza 6 (vento fresco) e onde di altezza significativa fino a 2 metri (mare molto mosso); **Categoria di progettazione D:** con vento fino a forza 4 (vento moderato) e onde di altezza significativa fino a 0,30 metri. Le quattro categorie di costruzione sono stabilite in funzione della forza del vento e dell'altezza significativa delle onde che l'unità è idonea ad affrontare. Le unità con "marchio CE", a differenza di quelle costruite secondo i criteri e i requisiti tecnici della previgente legge 11.2.1971, n. 50 e successive modificazioni, possono navigare a qualsiasi distanza dalla costa, purché nel corso della navigazione vengano rispettati i limiti delle condizioni meteo-marine stabilite per la categoria assegnata dal costruttore. La normativa della Direttiva 94/25/CE non si applica: a) alle navi da diporto (unità superiori a m 24 fuori tutto). Tali unità in attesa di una normativa specifica continuano a essere costruite secondo le norme tecniche in vigore nei singoli Paesi dell'Unione. b) alle unità inferiori a m 2,50; c) alle unità da diporto destinate a regate, comprese quelle a remi e per l'addestramento al canottaggio, qualificate come tali dal costruttore: queste comprendono le canoe da gara e le altre barche progettate esclusivamente per gare e competizioni. L'esclusione dalla Direttiva di tali unità è stata ideata tenendo conto che taluni progetti di costruzione sono estremamente arditi quindi sarebbe molto difficile adottare parametri tecnici di costruzione comune (si pensi agli offshore); d) canoe, kayak, gondole, pedalò, sommergibili, tavole a vela, veicoli a cuscino d'aria e aliscafi.. e) le moto d'acqua, le tavole a motore e unità similari. f) originali e singole riproduzioni di unità storiche, progettate prima del 1950, ricostruite principalmente con i materiali originali e classificate in tale senso dal costruttore. Secondo le disposizioni comunitarie tali unità si considerano storiche quando hanno le connotazioni specifiche di un'epoca, sono conformi al progetto originale e conservano le loro caratteristiche tecniche e il fascino estetico. Il materiale usato deve essere quello originale ma per la costruzione dello scafo può essere impiegato il compensato, in luogo del legno massiccio, i telai in laminato, gli adesivi, le pitture, i sigillanti e i componenti per il fissaggio

dell'ultima generazione. Non è consentita la riproduzione mediante stampi. Tra le barche storiche si possono annoverare: le gondole, il bragozzo, la tartana ecc., ampiamente conosciute dall'arte marinaiasca e risalenti a epoche remote. g) le unità da diporto sperimentali, sempreché non vi sia una successiva immissione sul mercato comunitario. h) le unità costruite per uso proprio e non immesse sul mercato comunitario per un periodo di cinque anni dalla loro messa in servizio. Chi intende realizzare la propria barca deve acquistare i materiali direttamente dal libero mercato. Non è escluso tuttavia che nel corso dell'allestimento ci si possa avvalere dell'opera di personale specializzato per gli impianti elettrici ed elettronici di bordo. Deve essere comunque chiaro che in presenza di un accordo contrattuale con un cantiere o singolo costruttore, per realizzare una singola unità o anche una sola parte di essa, l'unità ricade nella Direttiva e quindi deve soddisfare i relativi requisiti di valutazione di conformità. Le imbarcazioni usate - senza marchio CE - già iscritte nei registri in un Paese dell'U.E. alla data del 16 giugno 1998, possono continuare a essere commercializzate nell'ambito del territorio comunitario e trasferite in Italia per essere iscritte nei registri delle imbarcazioni da diporto.

### MARCATURA CE

La marcatura CE è un'attestazione di conformità del prodotto alle direttive a esso applicabili. Significa che il prodotto corrisponde a determinati requisiti di sicurezza per le persone, i beni, gli animali e talvolta anche a esigenze di carattere ambientale, o di interesse pubblico. Questi requisiti sono definiti requisiti essenziali e sono stabiliti da direttive europee di armonizzazione, applicabili in tutti i Paesi aderenti allo Spazio Economico Europeo (SEE) costituito dai 27 Paesi membri dell'Unione europea + Norvegia, Islanda e Liechtenstein. Significa anche che la conformità del prodotto ai requisiti essenziali è stata valutata dal fabbricante attraverso procedure specifiche (procedure di verifica della conformità), il cui contenuto è specificato dalle singole direttive di armonizzazione. Anche se richiama le iniziali di Comunità Europea, il CE non è una sigla (e infatti non deve essere utilizzato con i punti dopo la C e la E). Non è un'indicazione di origine: i prodotti marcati CE possono infatti provenire anche da Paesi extra-UE. Non è neanche un marchio di qualità: il simbolo CE non fornisce alcuna indicazione sulla qualità di un prodotto, ma significa semplicemente che il prodotto risponde ad alcune prescrizioni in materia di sicurezza. Il CE Segnala ai consumatori o agli utilizzatori professionali che il prodotto risponde ai requisiti essenziali. Permette ai prodotti marcati di circolare liberamente nello Spazio Economico Europeo. la marcatura CE è apposta dal fabbricante ovvero il principale responsabile dell'immissione sul mercato di prodotti sicuri (e della conseguente apposizione della marcatura CE, quando richiesta) è il fabbricante, in quanto figura che meglio conosce le modalità con cui il prodotto è stato progettato e realizzato. Il prodotto deve essere obbligatoriamente marcato CE quando è incluso nel campo di applicazione di una direttiva che ne prevede l'apposizione il prodotto non può essere marcato CE se non rientra tra quelli oggetto di una direttiva che ne dispone l'apposizione. Se il prodotto rientra nel campo di applicazione di più direttive che ne prevedono l'apposizione, dovrà essere apposta una sola marcatura CE, che indicherà che il prodotto è conforme a tutte le direttive applicabili.



avv. Daniela D'Alauro  
Studio Legale Turci

## Le nuove note dell'AIDA.

**N**egli ultimi mesi l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha emanato diverse note con cui ha dato nuovo impulso al proprio sistema informativo denominato AIDA ("Automazione Integrata Dogane Accise"). L'AIDA, operativo dal novembre 2003, è volto ad incrementare la digitalizzazione e la semplificazione delle procedure nei settori delle dogane e accise, supportando tra l'altro lo sdoganamento telematico delle merci. All'interno dell'AIDA sono ricompresi diversi progetti, tra cui alcuni nazionali e alcuni di derivazione Europea. Tra questi ultimi rientra l'EMCS ("Excise Movement Control System"), sistema informatizzato europeo che permette di controllare i movimenti tra gli Stati membri dei prodotti in sospensione d'accisa (alcol e bevande alcoliche, vino, tabacchi e prodotti energetici) in regime sospensivo. L'EMCS è stato introdotto a seguito della Decisione n. 1152/2003/CE, che aveva evidenziato la necessità di predisporre nell'ambito dell'UE un sistema di controllo informatico dei movimenti dei prodotti soggetti ad accisa. Lo scopo di tale sistema era, da un lato, permettere agli Stati membri di essere informati in tempo reale in ordine ai suddetti movimenti, con la possibilità di effettuare i controlli prescritti; dall'altro, semplificare la circolazione intracomunitaria di tali prodotti. La Direttiva 2008/118/CE ha ritenuto opportuno utilizzare il sistema informatizzato istituito dalla Decisione n. 1152/2003/CE al fine di garantire la riscossione dell'imposta alle aliquote fissate dagli Stati membri. Tale sistema infatti permette di accelerare l'espletamento delle formalità necessarie e nello stesso tempo facilita il monitoraggio della circolazione dei prodotti sottoposti ad accisa in sospensione dall'accisa. La direttiva 2008/118/CE ha stabilito che la circolazione dei prodotti sottoposti ad accisa è considerata aver luogo in regime di sospensione dall'accisa soltanto se avviene sotto la scorta di un documento amministrativo elettronico. In attuazione di tale direttiva l'EMCS ha previsto, per i movimenti tra gli Stati membri dei prodotti in sospensione d'accisa in regime sospensivo, la sostituzione del Documento Amministrativo di Accompagnamento (c.d. DAA) in formato cartaceo con un messaggio elettronico, consentendone così il controllo in tempo reale. All'interno di tale panorama si collocano i diversi interventi estivi dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di natura squisitamente tecnica volti a proseguire il percorso per la completa digitalizzazione dei processi doganali. Con la nota Prot. 56273/RU del 20 giugno 2013, l'Amministrazione ha introdotto nuove

funzionalità in AIDA per lo scarico automatico delle partite "A3", anche generate dal messaggio AP, a seguito di una dichiarazione sommaria di uscita (EXS) o di un manifesto merci in partenza (MMP). La nota rende operativi i nuovi tracciati record dei messaggi "AP" e "RETAP", già presenti in ambiente di addestramento, in vista del rilascio in ambiente di esercizio dei nuovi sviluppi riguardanti la generazione delle "schede partita" delle merci pervenute in transito NCTS e NCTS/TIR e la gestione automatizzata dello scarico delle medesime partite. Con la nota Prot. 84219/RU del 10 luglio 2013 a seguito degli adeguamenti apportati al sistema AIDA per l'estensione dello Sportello unico doganale alle procedure domiciliate, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli rende operativa a partire dal 23 luglio 2013 una nuova banca dati delle autorizzazioni alla procedura domiciliata/semplificata. Da tale data l'Amministrazione richiede che vengano indicati

all'estensione in ambiente di esercizio il più presto possibile e comunque non oltre il 2 dicembre 2013, in quanto l'estensione in esercizio costituisce un presupposto per l'avvio della sperimentazione operativa della scritturazione telematica dei registri (c.d. progetto RE.TE.). Anche con la recentissima nota Prot. 103595/RU del 4 settembre 2013, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli istituisce nuove funzionalità in AIDA. In particolare viene introdotto un nuovo layout del prospetto di svincolo rilasciato agli operatori economici, concertato con il Comando Generale della Guardia di Finanza, allo scopo di agevolare e velocizzare il riscontro della merce in uscita dagli spazi doganali. Nel nuovo prospetto di svincolo sono riportati, tra l'altro, nome e cognome del funzionario che ha effettuato il calcolo del codice di svincolo, ad eccezione di alcuni casi, ossia codice di svincolo calcolato automaticamente dal sistema (ad es. dichiarazioni domiciliate in



nelle dichiarazioni doganali in procedura domiciliata/semplificata i nuovi codici autorizzazione e i nuovi codici luogo, già comunicati ai titolari delle autorizzazioni dagli Uffici territoriali. Con la nota Prot. 43197/RU del 6 agosto 2013, vengono introdotti nuovi controlli nell'ambito dell'invio telematico dei dati della contabilità. La nota è stata emessa dall'Amministrazione sia per prevenire errori di compilazione sia per ridurre il contenzioso e le relative sanzioni. In particolare l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha istituito nuove procedure di controllo volte a garantire la conformità delle informazioni trasmesse con l'invio telematico dei dati della contabilità a quelle acquisite nell'ambito del sistema EMCS, delle operazioni doganali, dell'anagrafica accise e dei contrassegni di Stato. Per tale motivo sono stati codificati nuovi tipi di documenti ed introdotti nuovi campi per il trattamento di nuovi tipi di documenti e dei relativi controlli. La nota contiene l'elenco dei nuovi tipi di documenti distinti tra spedizione di merci in regime di accisa sospesa e ricezione di merci in regime di accisa sospesa. Le modifiche introdotte dalla suddetta nota si applicheranno in ambiente di addestramento dal 1° ottobre 2013; da tale data in ambiente di addestramento saranno operativi esclusivamente i nuovi tracciati, mentre in ambiente di esercizio le informazioni dovranno essere trasmesse utilizzando i vecchi tracciati sino alla data di estensione in ambiente di esercizio. L'Agenzia delle Dogane invita gli operatori a condurre con urgenza la fase di test in ambiente di addestramento, al fine di procedere

sdoganamento telematico selezionate "CA" e/o dichiarazioni rientranti nel flusso dello Sportello Unico) e codice di svincolo calcolato contestualmente alla registrazione di una dichiarazione acquisita manualmente dall'ufficio doganale, in cui è riportato il nome e cognome del soggetto che ha effettuato la registrazione della dichiarazione. Al fine di ridurre i tempi di rilascio del prospetto, è stato inserito il tasto "Stampa dati svincolo" nelle funzionalità di "convalida" e di "calcolo del codice di svincolo". In particolare, nella funzione di convalida sono disponibili due tasti: "stampa dati svincolo", presente per ogni dichiarazione da convalidare, che permette la stampa del relativo prospetto di svincolo, e "stampa dati svincolo bollette", presente in calce alla maschera, che permette la stampa del prospetto di svincolo per tutte le dichiarazioni selezionate per la convalida e per le quali è stato già calcolato il codice di svincolo. Le modifiche introdotte dalla suddetta nota sono disponibili in ambiente di esercizio già dal 10 Settembre 2013.





avv. Margherita Pace  
Studio Legale TDP

## Risarcimento per ritardo del treno?

Con la sentenza n. 20851 del 12 settembre scorso il Giudicedi Pace di Roma – Dott. Longo si è pronunciato su una richiesta di risarcimento danni formulata da un utente-viaggiatore nei confronti di Trenitalia per il ritardo di un convoglio ferroviario. La predetta sentenza risulta particolarmente interessante poiché rappresenta la prima pronuncia in Italia favorevole al viaggiatore che subisce un ritardo c.d. 'disinformato' e perché incide sulle norme particolari di limitazione di responsabilità del vettore ferroviario in tema di trasporto di persone. Le condizioni generali di Trenitalia, anche da ultimo approvate, infatti, prevedono al capitolo 7 alcune limitazioni di responsabilità e ciò con riferimento al R.D.L. 11 ottobre 1934, n. 1948, convertito in legge 4 aprile 1935, n. 911 e successive modificazioni. Il caso trattato dal Giudicedi Pace di Roma, in particolare, concerne un Avvocato che, nella mattina del 13 settembre 2009, dovendosi recare nei dintorni di Milano per presenziare ad una importante udienza, decideva di servirsi del collegamento Roma Termini – Aeroporto di Fiumicino (linea FR1) dove si sarebbe poi imbarcato su un volo diretto alla destinazione finale. Il malcapitato si presentava alla stazione di Roma - Trastevere dove aspettava

il treno, invano, senza alcuna indicazione di ritardo sul relativo cartellone e, quindi, senza alcuna informativa in merito. Anche il personale di Trenitalia, presente il loco, interpellato in merito al ritardo non aiutava, o non poteva aiutare, in alcun modo l'utente, che perciò rimaneva in vana attesa del convoglio. Ovviamente ciò comportò la perdita del velivolo prenotato con destinazione finale Milano e l'impossibilità di presenziare all'udienza prestabilita. Con atto di citazione veniva quindi richiesto al Giudicedi Pace di Roma di pronunciarsi valutando il comportamento messo in atto dal vettore ferroviario ed in particolare con riferimento all'art. 1681 c.c. in tema di ritardo nell'esecuzione del trasporto di persone sotto il duplice profilo dell'inesatto adempimento e della condotta contraria alla buona fede nell'esecuzione del contratto. Veniva altresì rimarcata la mancanza di offerta informativa all'utente/consumatore a causa della quale, secondo l'Attore, era stato irrimediabilmente pregiudicato il diritto del viaggiatore di valutare altre soluzioni per raggiungere l'Aeroporto di Roma. La richiesta risarcitoria, rivolta al Giudicedi Pace da parte Attrice, annoverava tra le voci indicate sia il prezzo del biglietto aereo sia la perdita del compenso professionale per mancata partecipazione all'udienza sia un modesto risarcimento per danno non patrimoniale relativo alla preoccupazione di non poter raggiungere in tempo il luogo di lavoro. Con la sua costituzione Trenitalia eccepeva *in primis* la non applicabilità dell'art. 1680 e ss. c.c. al caso concreto, stante la deroga prevista dalla legge speciale n. 911 del 1935 (di conversione del R.D.L. n. 1949 dell'11.10.1934) in materia di trasporto ferroviario che sottrarrebbe le Ferrovie dello Stato e, quindi, Trenitalia, alla responsabilità di diritto comune. Sosteneva, inoltre, il vettore che l'informativa relativa alle condizioni generali di trasporto erano ben fruibili dall'utente sia sul sito

internet dell'azienda che nelle affissioni in stazione. Effettivamente la risalente normativa citata prevede che il risarcimento del danno in favore del viaggiatore sia contenuto (artt. 10 e 11): in caso di ritardi ed interruzioni *"il viaggiatore ha diritto al risarcimento del danno derivatogli dal ritardo, dalla soppressione del treno, da mancata coincidenza, da interruzioni, soltanto nei casi e nei limiti previsti dagli articoli 9 e 10, qualunque sia la causa dell'inconveniente che dà luogo alla domanda di indennizzo"* laddove l'articolo 10 fa riferimento soltanto al rimborso, totale o parziale, del biglietto. Il Giudicedi Pace di Roma, tuttavia, ha accolto la richiesta risarcitoria formulata da parte dell'utente e disatteso le doglianze mosse da Trenitalia e ciò in base al fatto che l'inadempienza commessa dal vettore non è riferibile alle conseguenze del ritardo ma, più propriamente, alla inesistenza di informativa all'utente. E, infatti, nella motivazione si legge che: *"il giudicante ritiene accoglibile la domanda dell'attore non tanto per la circostanza che il treno ha subito un ritardo ed in quanto tale non ha consentito al viaggiatore di recarsi puntualmente all'aeroporto, quanto al fatto che il viaggiatore non sia stato avvertito della esistenza dei ritardi ... e non abbia potuto utilizzare altro mezzo, quale il taxi, per raggiungere tempestivamente l'aeroporto"*. Il Giudicedi Pace, quindi, supera la limitazione di responsabilità prevista a favore del vettore, concentrando la sua pronuncia sulla mancanza di doverosa informazione al viaggiatore in ordine al ritardo dei treni. Non una pronuncia sulla risarcibilità o meno del ritardo e delle conseguenze che da esso possono derivare (su cui comunque esistono sentenze favorevoli all'utente – p. es. Giudicedi Pace di Bari del 24 maggio 2006 n. 3808), quanto sulla negligenza posta in essere dall'azienda nel non fornire adeguata informativa ai consumatori.





avv. Daniela Aresu  
Studio Legale Aresu

## La normativa

LEGGE 6 agosto 2013, n. 97.

**Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2013.** (G.U. 20 agosto

2013, n. 194). La legge approvata rappresenta applicazione dei nuovi strumenti di adeguamento alla normativa comunitaria introdotti dalla Legge 24 dicembre 2012, n. 234 (Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea, in G.U. 4 gennaio 2013, n. 3), e più specificamente dagli artt. 29 e 30 (Legge di delegazione europea e Legge Europea). Ai fini che qui interessano, rilevano: **L'art. 8**, in materia di tassazione di aeromobili, laddove prevede l'applicabilità dell'imposta di cui al comma 11, art.165 D.L. 6/12/2011, n.98 (imposta erariale) anche agli aeromobili non immatricolati nel Registro aeronautico nazionale tenuto dall'ENAC, la cui permanenza nel territorio italiano si protragga per una durata anche non continuativa superiore a sei mesi nell'arco di dodici mesi. **L'art.11** (Disposizioni volte al corretto recepimento della [direttiva 1999/63/CE](#) relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare. Caso EU Pilot 3852/12/EMPL.), che reca modifiche al D.Lgs 271/99 al fine di garantire maggiore tutela della salute e sicurezza dei lavoratori marittimi. L'obiettivo è il corretto recepimento della Direttiva del Consiglio relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST). **L'art. 28**, relativo alle indagini sugli incidenti ferroviari, che trasforma in un'attività di coordinamento anziché di subordinazione il rapporto tra organismo d'indagine del Ministero dei Trasporti e l'Autorità Giudiziaria.

### Accordi Internazionali

**Informazione relativa all'entrata in vigore del protocollo di attuazione della convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti (protocollo sui trasporti) (GUUE L206 del 2/8/2013)**

Entrata in vigore 25 settembre 2013

Il Consiglio dell'Unione europea, approvando una proposta della Commissione del 2008 e sostenuto dal Parlamento europeo, ha ratificato il Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi. La convenzione delle Alpi è un trattato internazionale sottoscritto dai Paesi alpini (Austria, Francia, Germania, Italia, Liechtenstein, Monaco, Slovenia e Svizzera) ed all'Unione Europea con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo sostenibile e tutelare gli interessi della popolazione residente, tenendo conto delle complesse questioni ambientali,

sociali, economiche e culturali. I protocolli contengono misure specifiche di attuazione dei principi previsti dalla Convenzione quadro e le iniziative concrete da intraprendersi per la protezione e lo sviluppo sostenibile delle Alpi. Tra i vari Protocolli, il Protocollo Trasporti è un importante strumento di tutela della particolarità ambientale delle Alpi e di promozione della mobilità sostenibile. Tra le finalità, quella di garantire il traffico intraalpino e transalpino incrementando l'efficacia e l'efficienza dei sistemi di trasporto e favorendo i vettori meno inquinanti e con minore consumo dirisorse ad un costo economicamente sopportabile. Questo non soltanto nell'ambito del sostegno finanziario ai corridoi ferroviari trans-europei, ma anche in relazione alle misure che contribuiscono alla riduzione dell'impatto ambientale dei trasporti e alla razionalizzazione della mobilità attraverso e all'interno delle Alpi.

**Direttiva 2013/38/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 agosto 2013, recante modifica della direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GUUE L218/I del 14/8/2013)** La Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23

aprile 2009, sul controllo dello Stato di approdo rifonde, in un testo consolidato, le successive modifiche apportate alla Direttiva 95/21/CE, semplificandone e modificandone talune disposizioni, allo scopo di migliorare l'efficacia e la qualità delle ispezioni delle navi da parte dello Stato di approdo, rafforzando la lotta contro le navi al di sotto delle norme che navigano nelle acque comunitarie. La modifica si è resa necessaria al fine di garantire l'ottemperanza e la maggiore aderenza alle disposizioni della Convenzione sul Lavoro Marittimo del 2006, Convenzione adottata al fine di creare un unico strumento coerente che incorpori, nella misura del possibile, tutte le norme più aggiornate delle convenzioni e raccomandazioni internazionali vigenti sul lavoro marittimo, nonché i principi fondamentali di altre convenzioni internazionali sul lavoro.

### Commissione Europea COM 2013 (296 FINAL)

**Proposta di regolamento per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei Porti**

Il 23 maggio 2013 la Commissione dell'Unione Europea ha annunciato, per il tramite del suo Vice Presidente Kallas, la pubblicazione di una proposta di regolamento sull'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti unitamente ad una comunicazione in materia di ports policy. Non è la prima volta che l'Unione Europea tenta di disciplinare il mercato dei servizi portuali. Già in passato (2001 e 2004) furono fatti svariati tentativi per l'emanazione di una direttiva sui l'armonizzazione dei detti servizi ma, è il caso di dire, non è mai arrivata in porto ..... Il discorso oggi si ripropone, ma con uno strumento normativo diverso, e certamente più incisivo nei singoli ordinamenti interni: il regolamento. Non si dimentichi infatti che il regolamento, a differenza della direttiva, sarebbe immediatamente applicabile negli stati membri, non necessitando di alcun atto di adeguamento o ricezione interna da parte dello stato membro. Da qui le prime perplessità in merito alla opportunità di un livellamento di una disciplina che presenta le sue specificità nei singoli stati e la cui adozione non può prescindere da adeguate valutazioni in

termini di sicurezza. L'altra particolarità è che i destinatari della proposta saranno solo i Porti inseriti nelle Reti TEN-T (Trans european Network), i quali verranno sempre più valorizzati come punti di snodo e destinatari dei finanziamenti pubblici. L'aspetto nuovo è invece rappresentato dall'aver affrontato, seppure per grandi linee, il tema ormai centrale dell'autonomia finanziaria dei porti. L'iniziativa rientra nell'azione chiave sul trasporto marittimo che figura nell'Atto per il mercato unico II che la Commissione ha adottato nell'ottobre 2012; essa integra altre iniziative della Commissione, tra cui la futura direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (che si applicheranno alle concessioni nei porti per quanto riguarda la movimentazione di merci e i terminali passeggeri) che istituisce procedure comuni e introduce maggiore trasparenza per assicurare procedure di aggiudicazione non discriminatorie. L'iniziativa comprende anche una comunicazione che passa in rassegna la politica europea in materia portuale e annuncia otto azioni della Commissione e una proposta legislativa al Parlamento europeo e al Consiglio volta a introdurre le disposizioni legislative necessarie a conseguire gli obiettivi fissati. Il regolamento si applica solo ai porti TEN-T nella consapevolezza che alcuni problemi relativi all'orso sviluppo rimangono irrisolti. Vi è la consapevolezza che non tutti i porti Ten-T offrono lo stesso livello di servizi e che, a volte, le politiche portuali non sono sempre attraenti per gli investitori in quanto: 1) molti dei servizi portuali sono caratterizzati da restrizioni nell'accesso al mercato; 2) i diritti, speciali o esclusivi, sebbene giustificati in svariate situazioni, possono portare ad abusi; 3) gli utenti portuali spesso devono confrontarsi con troppi intoppi burocratici. A queste criticità tenta di dare risposte la Proposta di regolamento. Il regolamento si applicherà ai seguenti servizi (ART.2): a) bunkeraggio; b) movimentazione merci; c) dragaggio; d) ormeggio; e) servizi ai passeggeri; f) impianti portuali di raccolta rifiuti; g) pilotaggio; h) rimorchio. Manca il battellaggio. Il problema delle liberalizzazioni e dell'accesso al mercato dei servizi portuali non esclude le limitazioni e la configurazione di restrizioni collegate ad esigenze di spazi/e o di interesse pubblico, con il potere delle autorità di ridurre il numero dei prestatori o di prevedere monopoli. Il tutto conformemente a procedure di selezione trasparenti, pubbliche, e non discriminatorie (art.7), i cui requisiti troveranno poi migliore esplicitazione nella emanata Direttiva sulle concessioni e sulle pubbliche forniture, anche per ciò che riguarda la determinazione del valore soglia del contratto, della durata massima del contratto, delle procedure di gara e di assegnazione da seguire. Altra componente importante della Proposta è la trasparenza finanziaria, al fine di garantire la tracciabilità delle risorse pubbliche investite nei porti. Infine, la composizione degli organi delle autorità Portuali (art.15). E' prevista infatti la costituzione di un comitato degli utenti del Porto aventi funzione consultiva, con conseguente revisione delle attuali commissioni consultive e dei Comitati Portuali. Anche la creazione di un'autorità indipendente di supervisione potrà comportare un ripensamento del ruolo e dei poteri delle attuali Autorità Portuali (art.17).



avv. Fabio Pieroni

Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.

## Il caso Dc Merweston

Il 28.1.2010, mentre si trovava in navigazione al largo delle coste della Polonia, la m/n DC Merwestone, partita da Klaipeda (Lituania) con un carico di rottami di ferro destinati a Bilbao (Portogallo), subiva un allagamento della sala macchine tale da danneggiare l'apparato motore e costringere gli armatori a reclamare agli Assicuratori Corpo & Macchina della nave l'indennizzo di Euro 3.241.310,60 per la sostituzione del motore e del riduttore. Gli assicuratori contestavano la ricorrenza di una perdita indennizzabile a termini di polizza e la controversia veniva portata dinnanzi alla Commercial Court. La vertenza è stata decisa, con recente pronuncia, in favore degli Assicuratori Corpo & Macchina (*Versloot Dredging BV+1/HDI Gerling Industrie Versicherung AG + 6*; consultabile all'indirizzo

<http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2013/1666.html>). I fatti possono sintetizzarsi come segue. La nave era giunta a Klaipeda il 21.1.2010

per scaricare una partita di soya e caricare rottami di ferro. Le temperature esterne oscillavano tra -10° C e -35° C. Per procedere alla scarica l'equipaggio aveva dovuto picchettare il ghiaccio che si era formato sui portelloni dei boccaporti che aveva poi risciacquato con acqua di mare. A tal fine era stata utilizzata la pompa antincendio di emergenza (sita nel locale elica di manovra di prua c.d. *bowthruster*). Effettuata tale operazione, l'equipaggio ometteva di chiudere la presa a mare e di drenare la pompa antincendio. Nella

mattinata del 28.1.2010, terminata la caricazione, la nave lasciava Klaipeda per Bilbao. Nella serata di quello stesso giorno il personale di macchina notava la presenza di acqua sotto al pagliolo del locale apparato motori con livello in aumento. Veniva, quindi, dato ordine all'equipaggio di azionare le pompe delle sentine e nel frattempo veniva lanciato il segnale di *distress*. Nonostante i tentativi di utilizzare le pompe il livello dell'acqua continuava a salire e non risultava possibile individuare la causa dell'ingresso ritenuta dall'equipaggio trovarsi in sala macchine. Si tentava di utilizzare anche la pompa della zavorra

provocando un'apertura nella relativa linea affinché fungesse da aspirazione dell'acqua; una soluzione che avrebbe effettivamente potuto compensare l'allagamento se ciò non fosse risultato impossibile a causa di uno straccio finito nella linea della zavorra che ne aveva bloccato il funzionamento. Il comandante decideva, così, di appoggiare verso le coste polacche per spiaggiare eventualmente la nave ed evitarne l'affondamento. La navigazione proseguiva in tali condizioni sino alle 02:46 del 29.1.2010 allorché il motore veniva completamente sommerso dall'acqua e si fermava lasciando nave ed equipaggio alla deriva. La "DC Merwestone" veniva raggiunta dai soccorsi nella mattinata del 29.1.2010 e rimorchiata a Gdynia dove, svuotata l'acqua dalla sala macchine, si poteva accertare che, contrariamente a quanto si era inizialmente creduto, non vi erano vie d'acqua nel locale motore. La nave veniva successivamente trasferita a Bremerhaven per riparazioni e, poiché il motore era irrimediabilmente danneggiato, si procedeva alla sostituzione di macchina e riduttore. L'origine dell'incidente veniva successivamente individuata nella formazione di ghiaccio all'interno della pompa antincendio di emergenza non drenata dall'equipaggio dopo l'utilizzo a Klaipeda. Il congelamento dell'acqua rimasta nella pompa ed il relativo aumento di volume conseguente alla formazione di ghiaccio aveva, infatti, provocato fratture sul corpo della pompa e del relativo filtro. Nessun allagamento si era verificato in porto perché il ghiaccio aveva impedito all'acqua di mare di entrare ma, dopo aver lasciato Klaipeda ed al passaggio della nave in acque più calde, il ghiaccio formatosi nella pompa e nel filtro aveva cominciato a sciogliersi consentendo l'ingresso di acqua nel locale

**Negligenza dell'equipaggio** per non aver drenato la pompa antincendio di emergenza utilizzata a Klaipeda per rimuovere il ghiaccio dai portelloni e per non aver chiuso la presa a mare della pompa consentendo, da un lato, così all'acqua contenuta all'interno della pompa e del filtro di ghiacciare provocando conseguenti fratture nell'impianto dovute all'espansione del volume e, dall'altro, all'impianto di restare in collegamento diretto con il mare. (2) **Innavigabilità** per non essere il locale *bowthruster* stagno in conseguenza dei danni subiti dalla pompa e dal filtro per effetto del ghiacciamento dell'acqua e per essere rimasta aperta la presa a mare della predetta pompa. (3) **Ingresso di acqua di mare** nel locale *bowthruster* non appena il ghiaccio nella pompa antincendio di emergenza aveva cominciato a sciogliersi. (4) **Mancanza di tenuta stagna** di vari passaggi ed in particolare del tunnel dei cablaggi che aveva consentito all'acqua di passare dal locale dell'elica di manovra di prua direttamente alla sala macchine. (5) **Lo stato difettoso del sistema pompe in sala macchine**. Benché l'equipaggio si fosse accorto tempestivamente della presenza di acqua in sala macchine ed il sistema di pompaggio potesse teoricamente fare fronte all'allagamento ciò era risultato impossibile con conseguente danneggiamento del motore principale. La nave era assicurata con polizza su base *Institute Time Clauses – Hulls 1.10.83* e *Institute Additional Perils Clauses*. La domanda dell'assicurato era incentrata sulla tesi dell'ingresso fortuito di acqua di mare all'interno del locale dell'elica di manovra di prua derivante dalla negligenza dell'equipaggio prima della partenza con conseguente inclusione dell'evento nel rischio *peril of the seas* tra le previsioni della clausola 6.1.1 delle ITCH. In alternativa l'evento



doveva ritenersi coperto, secondo gli armatori, in base alla *Inchmaree Clause* (clausola 6.2.3 delle ITCH) essendo riconducibile a

negligenza dell'equipaggio senza colpa degli armatori/manager della nave o in o, in via ulteriore, in base alla clausola 1.2 delle *Additional Perils Clauses* quale negligenza del cantiere riparatore (interventato per lavori di trasformazione nel 2001) per aver ommesso di sigillare, senza colpa di armatori/manager, le due estremità del condotto dei cablaggi all'interno del tunnel

*bowthruster* attraverso le fratture provocatesi sull'impianto della pompa antincendio rimasta in collegamento con il mare tramite la presa lasciata aperta. L'equipaggio avrebbe dovuto essere avvisato da apposito allarme ma ciò non era avvenuto. L'acqua, entrata così nel locale dell'elica di manovra a prua, era da lì fluita attraverso un tunnel (non sigillato alle estremità) che conteneva cablaggi, corrente lungo la linea di chiglia ed in collegamento diretto con la sala macchine provocando l'allagamento di quest'ultima. La catena degli avvenimenti veniva, quindi, così ricostruita dalla sentenza: (1)

corrente lungo la chiglia della nave. Gli assicuratori contestavano il fatto che il danno al motore fosse imputabile a *perils of the seas*. Secondo le compagnie convenute il danno era riconducibile a colpa dell'equipaggio per non aver drenato la pompa antincendio di emergenza ed aver lasciato aperta la relativa presa a mare; negligenza che però non era coperta dalla *Inchmaree Clause* sussistendo la colpa degli armatori/managers per aver ommesso di adottare procedure interne per fronteggiare le basse temperature, di mantenere in efficienza gli

allarmi sentine, di ispezionare il tunnel centrale e di mantenere in efficienza gli impianti pompe zavorra e sentine. In alternativa gli assicuratori eccepivano che, anche qualora il danno fosse stato riconducibile ad un rischio assicurato, lo stesso sarebbe stato irrisarcibile perché causato da innavigabilità della nave alla partenza (in relazione alle difettosità riscontrate al sistema pompe in sala macchine) con la consapevolezza dell'armatore (cd "privity"). In via ulteriore gli assicuratori eccepivano che, anche laddove il danno fosse stato teoricamente indennizzabile, l'assicurato aveva perso il relativo diritto per aver fatto ricorso a dichiarazioni false (*fraudulent devices*) all'atto della presentazione del reclamo agli assicuratori. Quest'ultima eccezione degli assicuratori si rifaceva ad un principio applicabile in ambito assicurativo per cui una qualunque "bugia" detta in relazione ad un reclamo ed a sostegno dello stesso deve considerarsi una sottospecie di reclamo doloso tale da comportare l'automatico rigetto della domanda anche laddove il sinistro fosse indennizzabile (principio espresso nella causa *Agapitos vs. Agnew*; consultabile all'indirizzo <http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2002/247.html>). La domanda degli armatori è stata rigettata dalla Corte. In particolare: (i) Le eccezioni mosse dagli assicuratori in merito alla non ricorrenza di un rischio assicurato ed alla presenza di uno stato di innavigabilità della nave

Pertanto il concetto di innavigabilità andava, secondo la Corte, interpretato nel senso di limitare l'eccezione a disposizione degli assicuratori ai casi di innavigabilità dovuti ad uno stato di deficienza strutturale della nave alla partenza (riconducibile a *wear and tear*) piuttosto che all'innavigabilità causata da atti od omissioni fortuiti antecedenti la partenza. (iii) Al di là di tale originale (ed a quanto consta senza precedenti) interpretazione del concetto di innavigabilità, da cui discendeva, secondo il Giudice, che il sinistro era teoricamente indennizzabile quale *perils of the seas*, la Corte ha rigettato la domanda armatoriale accogliendo l'eccezione degli assicuratori relativa al "fraudulent device". Secondo il giudice, infatti, le false dichiarazioni rese dall'assicurato in sede di denuncia del danno comportavano il rigetto della domanda di indennizzo di un sinistro che, diversamente, sarebbe stato assicurativamente coperto. Il "fraudulent device" è stato individuato dalla Corte nelle affermazioni contenute in una lettera del 21.4.2010 inviata dall'armatore al proprio broker a mezzo della quale venivano fornite spiegazioni alla domanda del legale degli assicuratori in merito alla causa dell'ingresso di acqua, all'allagamento della sala macchine ed all'incapacità delle pompe di esaurimento di fare fronte alla situazione di emergenza. In tale lettera gli armatori menzionavano un allarme acqua alta della sentina di prua scattato a mezzogiorno del

rappresentava cioè una spiegazione sufficientemente fondata e realistica dell'avvenimento ma l'armatore era consapevole del fatto che tale affermazione non fosse supportata dall'equipaggio. La Corte ha ritenuto così che tale ricostruzione fosse finalizzata a conseguire un pronto indennizzo e che le dichiarazioni avessero un rilievo non trascurabile tale da aumentare, se fossero state credute, le possibilità di successo del reclamo. Per tale motivo l'eccezione sollevata dagli assicuratori in merito all'impiego da parte degli armatori di un "fraudulent device" a sostegno della domanda di indennizzo è stata accolta. Conseguentemente la richiesta armatoriale di indennizzo di un sinistro che sarebbe stato altrimenti pacificamente coperto è stata rigettata. Il Giudice pur decidendo a sfavore degli armatori ha, peraltro, evidenziato un proprio disagio in merito all'attuale interpretazione rigorosa del concetto di "fraudulent device" in caso di sinistri che sarebbero diversamente risarcibili a termini di polizza. Ha sostenuto che, nel caso di specie, la falsa dichiarazione dell'armatore non rappresentava il frutto di un raggio attentamente pianificato quanto piuttosto una sola, non ripetuta dinanzi alla Corte, volontaria bugia finalizzata ad accelerare il pagamento dell'indennizzo di un sinistro risarcibile. La Corte ha ritenuto che la regola generale volta a scoraggiare l'assicurato a ricorrere a false



sono state entrambe rigettate. Il Giudice ha, infatti, ritenuto l'evento ascrivibile ad un *peril of the seas* e che, pertanto, la domanda dell'assicurato volta a veder indennizzati i costi per la sostituzione del motore principale e del gruppo riduttore fossero, teoricamente, indennizzabili quale rischio coperto in base alla polizza. Il Giudice ha, infatti, ritenuto che, all'inizio del viaggio da Klaipeda, l'ingresso di acqua fosse già un'inevitabile certezza (per via delle rotture causate dalla formazione di ghiaccio ed alla presa mare lasciata aperta) ma che l'ingresso di acqua nel corso della navigazione fosse ciononostante da considerarsi fortuito posto che era stata la negligente condotta dell'equipaggio prima della partenza ad aver posto le basi per la fortuità dell'evento. (ii)

28.1.2010; allarme attribuito dall'equipaggio ai movimenti di rollio della nave dovuti al mare e, quindi, ignorato tanto che l'allagamento venne scoperto circa 9 ore più tardi. La stessa giustificazione era stata successivamente ripresa nel rapporto del perito degli armatori prodotto a sostegno della domanda di indennizzo. E' successivamente emerso che l'allarme non era scattato e che la giustificazione data dall'armatore era falsa. Il Giudice ha ritenuto che la dichiarazione armatoriale fosse motivata dal convincimento degli armatori che minimizzare gli indizi di colpa in capo a sé stessi ed attribuire l'evento ad errore dell'equipaggio sarebbe stato di giovamento al reclamo. L'affermazione in merito all'allarme di mezzogiorno e l'omessa valutazione dello stesso da parte dell'equipaggio

dichiarazioni per percepire più di quanto gli spetti senza rischio di incorrere in sanzioni non è adeguata nel caso in cui l'assicurato cerchi di recuperare nulla di più di quanto dovuto in base alla polizza seppur più velocemente o senza contenzioso. Il ricorso ad un "fraudulent device" a sostegno di un reclamo perfettamente valido deve, pertanto, secondo la decisione in commento, posizionarsi al livello più basso della scala della colpevolezza. Pur confermando, quindi, che ogni tentativo di frode deve essere scoraggiato e condannato il Giudice ha affermato che il ricorso ad un "fraudulent device" possa rappresentare una "comprensibile reazione umana" al timore di veder rigettato il reclamo da parte degli assicuratori e subire le conseguenze finanziarie di un tardato indennizzo. Per tale motivo, secondo la Corte "the law does not provide in this contest that the end always justifies the means; but nor should it say that any dishonest means which are more than de minimis should deprive a litigant of his just ends". Il Giudice insomma ha espresso il proprio convincimento che a fronte di un rigoroso principio, applicabile solo ai reclami assicurativi e tale da inficiare anche reclami perfettamente indennizzabili, sarebbe preferibile ammettere un test di rilevanza più flessibile che consenta di verificare di volta in volta se sia giusto e proporzionato privare l'assicurato del proprio diritto prendendo in considerazione tutte le circostanze del caso. Su richiesta degli armatori il Giudice ha concesso il "leave to appeal" e cioè il proprio benestare ad impugnare la decisione. Non resta, quindi, che attendere la decisione del Giudice di secondo grado per verificare se le valutazioni espresse nella sentenza in commento troveranno o meno conferma.



avv. Claudio Perrella  
Studio Legale LS LexJusSinacta

## Vendita FOB, Controstallie e disciplina del Charterparty

Un recente caso (Great Elephant Corporation v. Trafigura Beheer Bv; Vitol Sa, Vitol Asia Pte Ltd And China Offshore Oil (Singapore) International Pte Ltd (Third Parties) (The Crudesky) *Queen's Bench Division, Commercial Court*, 2012) evidenzia la complessità delle questioni che possono sorgere nel combinare le previsioni in materia di controstallie contenute nel contratto di vendita con la *demurrage clause* del *charter party*. Il caso ha alcuni elementi senza dubbio peculiari, ma offre spunti di riflessione in relazione ad aspetti che ricorrono con frequenza nel *commodity trade*. Il giudizio ha avuto ad oggetto il reclamo presentato dagli armatori della nave Crudesky nei confronti dei *charterers* (Trafigura) per un credito per controstallie maturate durante la sosta subita dalla nave per ordine delle autorità nel porto nigeriano di Port Harcourt. Trafigura aveva acquistato il carico da Vitol con termini di resa FOB, ed aveva noleggiato la nave Crudesky per l'esecuzione del viaggio. Vitol aveva acquistato il carico dalla China Offshore Oil Singapore Int. Ltd., che a sua volta aveva stipulato il contratto di vendita con Total. Quando la nave era giunta al Terminal AKPO FPSO, gestito da Total Upstream Nigeria Limited, il funzionario del Department of Petroleum Resources era assente, e Total aveva chiesto telefonicamente l'autorizzazione ad iniziare le operazioni; questa era stata dapprima concessa verbalmente, ma era stata però poco dopo (lo stesso giorno) revocata, sul presupposto che il soggetto che l'aveva concessa era privo dei necessari poteri. La revoca della *clearance* aveva impedito il completamento delle operazioni, e autorità nigeriane avevano comminato a Total una sanzione record di 12 milioni di dollari, chiedendone il pagamento prima che la Crudesky fosse autorizzata ad attraccare nuovamente e le operazioni potessero essere completate. La nave era stata trattenuta per oltre un mese e mezzo, maturando un reclamo per controstallie molto elevato. La Commercial Court ha accertato che i primi sette giorni di ritardo erano stati determinati dall'assenza della documentazione necessaria per dare avvio alle operazioni, e che pertanto gli armatori erano legittimati a chiedere l'intero corrispettivo dovuto a titolo di controstallia. Con riguardo invece alle controstallie maturate successivamente, queste ad avviso della Corte erano state determinate da un abuso e/o un esercizio arbitrario di potere da parte delle autorità nigeriane, e tale fattispecie rientrava nella previsione della Clause 21 del *charter party* che recitava: "*any delay(s) arising from...restraint of princes...shall, provided...that the cause of the*

*delay(s) was not within the reasonable control of charterers...count as one half laytime, or if the Vessel is on demurrage, at one half of the demurrage rate*" Trafigura è stata dunque condannata a corrispondere il 50% delle controstallie maturate in Nigeria, ed ha cercato di ribaltare il reclamo su Vitol, deducendo tra l'altro che il contratto di vendita conteneva una clausola in virtù della quale parte venditrice era tenuta a "*comply with all laws, rules, regulations... and by laws applicable and necessary for the performance ... of its obligations under the contract*". La Corte ha però ribadito il proprio convincimento che l'impossibilità di riprendere tempestivamente le operazioni al porto nigeriano era stata determinata dalla posizione tenuta dalle locali autorità, che queste avevano agito in modo del tutto irragionevole ed imprevedibile, e che ciò consentiva a parte venditrice un esonero di responsabilità, nonché il diritto di invocare la clausola di forza maggiore contenuta nel contratto di vendita, che - con formulazione piuttosto classica - escludeva la responsabilità dei venditori qualora si verificassero eventi "*unforeseeable...or...beyond the reasonable control of either party ...*", ossia imprevisi o al di là del ragionevole controllo delle parti. Il Tribunale ha inoltre rilevato che Vitol si era immediatamente avvalsa della clausola di forza maggiore, comunicando tempestivamente quanto accaduto alla propria controparte. Il caso offre una efficace testimonianza della complessità delle questioni che possono sorgere nel combinare la disciplina in materia di controstallie contenuta nel contratto di vendita con quella presente nel *charter-party*, soprattutto qualora il compratore acquista FOB e noleggia la nave, restando esposto al rischio che maturino al porto di imbarco ritardi significativi, che può non essere semplice porre a carico di parte venditrice. L'unico modo per garantire che le obbligazioni che nascono dal *charter party* per ritardi al porto di caricazione siano ribaltate sul venditore è evidentemente quello inserire nel contratto di vendita una *demurrage clause* che faccia sì che il contratto di vendita e *charter party* siano pienamente *back to back*, e che stabilisca il venditore è tenuto a rimborsare a parte acquirente qualunque importo dovuto in base al *charter party* per controstallie al porto di caricazione, qualunque sia la causa dei ritardi. La possibilità di far accettare una simile pattuizione a parte venditrice dipende ovviamente dai rapporti commerciali esistenti e dal potere contrattuale di parte acquirente. La decisione attesta infine la rischiosità di operare in paesi nei quali il quadro normativo e regolamentare è precario, ed è difficile accertarsi della piena sussistenza di poteri in capo ai propri interlocutori ed alle autorità del luogo.



avv. Cecilia Vernetti  
Studio Legale Camera Vernetti

## Porti e Darsene nelle polizze yacht

L'art. 28 del Codice della Navigazione include i porti fra i beni facenti parte del demanio marittimo e precisamente del *c.d.* demanio marittimo naturale. La definizione di porto è poi contenuta nella sentenza del Consiglio di Stato, Sezione VI, del 27.3.2003 n. 1601 secondo la quale: "*la nozione di porto cui fa riferimento l'art. 28 Cod. Nav. presuppone una realtà che deve*

*esistere naturalmente e come tale assolvere alla funzione sua propria, anche senza opere di adattamento o perfezionamento, intendendosi con tale nozione il tratto di mare chiuso che per la sua particolare natura fisica è atto al rifugio, all'ancoraggio e all'attracco delle imbarcazioni provenienti dall'alto mare ...*". Nelle polizze italiane yacht la nozione di porto viene utilizzata al fine di definire, ad esempio, i limiti geografici di operatività della copertura. Le condizioni di polizza prevedono, infatti, generalmente che la garanzia operi, fra l'altro, durante la giacenza dell'imbarcazione senza persone a bordo purché l'imbarcazione si trovi all'interno di un porto. Alla luce di tali clausole ci si domanda se la copertura assicurativa debba intendersi operante nel caso in cui un sinistro si verifichi allorché l'imbarcazione assicurata si trovi in giacenza all'interno di una darsena anziché di un porto, come richiesto dalla polizza. Riguardo alla definizione di darsena, la sentenza del Consiglio di Stato sopra menzionata prevede che "*la darsena costruita a secco su un'area privata non è assimilabile al porto e non fa parte del demanio marittimo naturale. La demanialità non deriva infatti dall'aver realizzato un bacino mediante lo scavo artificiale del terreno e dalla conseguente utilizzazione dello specchio d'acqua per le necessità dei natanti ma solo dalla particolare natura fisica di tale specchio d'acqua e cioè dal fatto che lo stesso costituisce un tratto di mare chiuso. Per altro verso, nemmeno è possibile ricomprendere le darsene nel demanio marittimo artificiale, a norma dell'art. 29 Cod. Nav., dal momento che "le costruzioni e le altre opere" realizzate "entro i limiti del demanio marittimo" entrano a far parte di detto demanio solo in ragione della loro appartenenza allo Stato*". In base a tale pronuncia, quindi, le darsene non sono assimilabili ai porti in quanto non fanno parte né del demanio marittimo naturale (trattandosi di opere artificiali), né del demanio marittimo artificiale, non appartenendo allo Stato. Argomentando da tale pronuncia del Consiglio di Stato si potrebbe sostenere, sulla base di una interpretazione letterale della clausola di polizza sopra richiamata, che in caso di sinistro che si verifichi ai danni di una imbarcazione ormeggiata in una darsena (anziché in un porto) e senza persone a bordo, la copertura non sia operante. Dalla sentenza del Consiglio di Stato emerge peraltro che sia i porti sia le darsene sono costituite da uno specchio acqueo chiuso - per natura nel caso dei porti e grazie alla realizzazione di opere artificiali nel caso delle darsene - atto all'ormeggio delle imbarcazioni. In altri termini la distinzione parrebbe essere incentrata sulla natura giuridica di tali beni, al fine di escludere l'applicabilità alle darsene del regime proprio dei beni demaniali. Accogliendo invece una interpretazione teleologica, ossia volta a cogliere la finalità della clausola di polizza, si potrebbe sostenere che ai fini dell'operatività della copertura assicurativa i porti e le darsene debbano essere equiparati, purché di fatto l'imbarcazione al momento del verificarsi di un sinistro (furto, naufragio o simili) si trovasse ormeggiata in un luogo chiuso e ben protetto. Sulla specifica questione non si rinvengono precedenti di giurisprudenza e pertanto la relativa soluzione appare dubbia. Quel che è certo è che, qualora si accogliesse l'interpretazione più aderente alla *ratio* della clausola di polizza (anziché quella letterale), occorrerà di volta in volta accertare le caratteristiche della darsena o bacino in cui si trovava ormeggiata l'unità al momento del sinistro.



avv. Massimiliano Grimaldi

Grimaldi Studio Legale

## Nuove regole per la prospezione di idrocarburi in mare

Cambieranno in modo significativo le regole per il rilascio e trasferimento delle licenze per le operazioni in mare nel settore degli idrocarburi. Lo scorso mese di luglio è infatti entrata in vigore la direttiva 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 giugno 2013 la quale, riducendo il rischio di inquinamento, dovrebbe contribuire ad assicurare la protezione dell'ambiente marino e in particolare il raggiungimento o il mantenimento di un buono stato ecologico al più tardi entro il 2020, obiettivo stabilito nella direttiva 2008/56/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino (direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino). Ai sensi della direttiva 94/22/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 maggio 1994, le operazioni in mare nel settore degli idrocarburi nell'Unione sono subordinate all'ottenimento di un'autorizzazione, le cui condizioni di rilascio e di esercizio sono disciplinate dalla direttiva medesima. L'articolo 5 di tale direttiva, trasposta nell'ordinamento italiano con il decreto legislativo n. 625/96, prevede in particolare che l'autorizzazione debba essere rilasciata sulla base di criteri concernenti le capacità tecniche ed economiche degli enti e le modalità che gli stessi intendono adottare per la prospezione, la ricerca e/o la messa in produzione in una determinata area geografica. La legislazione UE e, segnatamente, la predetta direttiva 94/22/CE è stata però improntata alla disciplina dei soli aspetti relativi alla concorrenza nelle procedure di rilascio della autorizzazione, come da ultimo evidenziato anche dalla *Comunicazione COM (2010) 560 def. della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio - Affrontare la sfida della sicurezza delle attività offshore nel settore degli idrocarburi* (Al paragrafo 2.1 "Il ruolo cruciale del rilascio responsabile delle autorizzazioni", si legge: "L'attuale legislazione dell'UE in materia di autorizzazioni (10) si occupa solo degli aspetti relativi alla concorrenza delle procedure di autorizzazione per garantire la parità di accesso alle procedure di aggiudicazione nazionali per i soggetti di tutta l'UE." A conferma, vedasi l'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 94/22/CE, il quale recita: "Gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie affinché le autorizzazioni siano rilasciate in esito a procedimenti nei quali tutti gli enti interessati possano presentare domanda ai sensi del paragrafo 2 o del paragrafo 3."). La direttiva 2013/30/UE, che gli Stati membri dovranno recepire entro il 19 luglio 2015, innova

radicalmente l'impostazione propria della direttiva 94/22/CE ed obbliga l'autorità competente al rilascio delle licenze a valutare a fondo anche la capacità di garantire in maniera costante operazioni sicure ed efficaci in tutte le condizioni prevedibili verificando altresì, con riguardo alla capacità finanziaria, che il soggetto abbia fornito la *prova adeguata* circa la effettiva adozione di misure idonee a coprire le responsabilità da incidenti gravi come definiti dall'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva medesima. La verifica delle capacità tecniche e finanziarie dell'ente riguarderà quindi, in futuro, non soltanto la fattibilità della realizzazione del programma posto alla base della domanda ma anche la capacità di adottare misure appropriate per impedire e reagire ad eventi critici, tenendo conto delle condizioni operative di un determinato sito e del carattere delle attività per le quali viene richiesta una licenza specifica (la *Risoluzione del Parlamento europeo del 13 settembre 2011 sull'affrontare le sfide della sicurezza delle attività offshore nel settore degli idrocarburi (2011/2072(INI))* così recita al punto 46: "ritiene che, nella procedura di concessione delle licenze, per tutto il periodo operativo e in tutte le fasi dei progetti offshore (esplorazione, esercizio e smantellamento), gli operatori del settore degli idrocarburi debbano essere tenuti a dimostrare di avere una capacità finanziaria sufficiente per assicurare il risanamento dei danni ambientali causati dalle attività specifiche da essi compiute, inclusi quelli causati da incidenti con bassa probabilità e impatto rilevante, attraverso sistemi obbligatori di garanzia reciproca per il settore, assicurazioni obbligatorie o un sistema misto che garantisca la sicurezza finanziaria."). Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva 2013/30/UE, nel valutare la capacità tecnica e finanziaria di un soggetto che richiede una licenza, l'autorità competente per il suo rilascio dovrà in particolare tenere in debito conto quanto segue: a) i rischi, i pericoli e ogni altra informazione pertinente relativa all'area autorizzata, compreso, se del caso, il costo del degrado dell'ambiente marino di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 2008/56/CE; b) la particolare fase delle operazioni in mare; c) le capacità, comprese le garanzie finanziarie, di coprire le responsabilità potenziali derivanti dalle operazioni in mare, inclusa la responsabilità per danni economici potenziali, qualora tale responsabilità sia prevista dal diritto nazionale; d) le informazioni disponibili riguardanti le prestazioni del richiedente in materia di sicurezza e ambiente, anche riguardo a incidenti gravi, ove opportuno per le operazioni per le quali è stata richiesta la licenza. Il richiedente dovrà in altri termini fornire la *prova* delle proprie capacità tecniche e finanziarie attraverso la produzione di veri e propri *dossier di sicurezza*. Si assisterà pertanto ad una valutazione della domanda più rigorosa e basata sul rischio, con la introduzione di elementi ambientali nel controllo e nella prevenzione dei rischi gravi in aggiunta all'elemento della sicurezza come si ricava dalla analisi dell'articolo 4, paragrafo 6, della predetta direttiva 2013/30/UE. E potrebbe essere proprio la maggiore adeguatezza - sotto il profilo della maggiore idoneità alla salvaguardia degli interessi pubblici ambientali - di un *dossier di sicurezza* rispetto all'altro a fare la differenza nel caso della valutazione di domande concorrenti e ad

orientare definitivamente la selezione dell'autorità competente al rilascio della licenza. Il recepimento della direttiva 2013/30/UE comporterà quindi verosimilmente la modifica del decreto del Presidente della Repubblica n. 484/94 recante la disciplina dei procedimenti di conferimento dei permessi di prospezione o di ricerca e di concessione di coltivazione di idrocarburi in mare nonché del decreto del Ministro per lo sviluppo economico 4 marzo 2011 recante il c.d. *disciplinare tipo* concernente le condizioni particolari e le specifiche modalità di esecuzione relative a tali permessi e concessioni. La certamente più efficace riduzione dei rischi derivante dalla trasposizione della direttiva 2013/30/UE appare peraltro rafforzata anche dalle ulteriori e stringenti regole di sicurezza che interessano gli impianti di perforazione mobili in quanto "navi". Penso, al riguardo, al capitolo IX "Management for the Safe Operation of Ships" della Solas, il quale prescrive l'applicazione dell'ISM Code (International safety management code) anche alle società che gestiscono unità mobili di perforazione *offshore* di stazza lorda pari o superiore alle 500 tonnellate. La società titolare della licenza ha, infatti, l'obbligo di adottare un sistema di gestione della sicurezza (SMS) conforme alle previsioni dell'ISM Code, un sistema, cioè, strutturato e formalizzato che consenta al personale della società di applicare effettivamente la politica di sicurezza e di tutela dell'ambiente adottata dalla società. Il rilascio del *Document of compliance* (DOC) comprova che il sistema di gestione della politica di sicurezza e di tutela dell'ambiente adottato dalla società soddisfa le prescrizioni dell'ISM Code, anche in relazione alle procedure per prepararsi e rispondere alle situazioni di emergenza. Analogamente, il *Safety management certificate* (SMC) rilasciato alla piattaforma comprova che la società ed il personale di gestione a bordo operano secondo le previsioni del sistema di gestione della sicurezza approvato dalla competente autorità. Il Parlamento europeo e il Consiglio hanno attuato il suddetto codice internazionale nella Comunità attraverso l'adozione del regolamento (CE) n. 336/2006, proprio sulla considerazione che la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento potessero essere rafforzate rendendo direttamente obbligatoria in ambito comunitario l'osservanza del codice in questione. Ora, innanzi ad un quadro così rigoroso, non sembra inutile domandarsi se il divieto di attività di ricerca, di prospezione nonché di coltivazione di idrocarburi liquidi e gassosi in mare entro le 12 miglia di distanza dalla linea di costa (era forse preferibile l'uso del termine "linea di base", in aderenza all'articolo 3 "Breadth of the territorial sea" della Convenzione UNCLOS ratificata dall'Italia con la legge n. 689/94) di recente introdotto dal novellato comma 17 dell'articolo 6 del decreto legislativo n. 152/06 (vedasi l'articolo 35 del decreto-legge n. 83/12) non sia in effetti da ritenersi misura sproporzionata rispetto all'obiettivo da perseguire e se, di conseguenza, proprio la sempre più stringente disciplina in materia di tutela dell'ambiente marino e costiero non possa giustificare nuove riflessioni al riguardo, in prospettiva della soppressione del suddetto divieto. E, ciò, anche considerato l'effetto dissuasivo delle sanzioni che andranno individuate ai sensi dell'articolo 34 della direttiva in questione.

# Benvenuta Ship Young Italia

Un gruppo di giovani operatori e professionisti del mare si sono dati da fare, hanno unito le forze, coordinato le idee e dato vita ad un'associazione che ha già riscosso molta attenzione: YoungShip Italia. L'associazione è nata da un'idea dei Giovani Armatori Confitarma, guidati da una persona di estrema lungimiranza e competenza, la Presidente Valeria Novella che un anno fa, in una visita ad Oslo allo scopo di conoscere la realtà delle navi a combustione LNG, sono venuti in contatto con l'associazione YoungShip International che, fondata nel 2004 conta oggi 2700 associati in tutto il mondo. Un ottimo lavoro di scambio di idee e progetti tra i Giovani di Confitarma e di YoungShip International ha portato, grazie anche al coinvolgimento del Gruppo Giovani di Federagenti ed all'impegno del past President Alberto Banchemo alla realizzazione di questo progetto. A far data dalla prima metà di giugno in cui si è tenuta presso la sede di Confitarma in Roma una prima riunione in cui è stata individuato un gruppo di fondatori, di cui sono stata eletta coordinatrice, l'associazione, che ha sede a Roma, è stata fondata a Genova, ha ottenuto il formale riconoscimento da parte dell'associazione YoungShip International ed è stata presentata ufficialmente il 19 settembre u.s. in occasione del Genoa Shipping week sulla bellissima M/n "Dionea" ormeggiata nel porto antico di Genova. Se questo è quello che è stato fatto, tutti noi, fondatori e iniziatori dell'associazione, siamo pienamente consapevoli del fatto che non ci si può adagiare su un buon inizio e che, anzi, esso deve essere solo di sprono a fare meglio. L'associazione, è rivolta alle persone fisiche di età compresa tra i venti ed i quarant'anni, che lavorano o abbiano interesse

per motivi di studio nell'ambito marittimo, del commercio marittimo e dell'industria marittima. L'associazione sarà luogo di incontro tra giovani che svolgano attività di mediazione ed agenzia marittima, di raccomandazione marittima, proprietà navale, l'armamento, cantieristica e riparazione navale e nautica, gestione marittima, classificazione navale, finanza marittima, spedizione marittima, avvocatura nel diritto marittimo, assicurazione marittima, trasporto marittimo di cose o persone, amministrazione marittima, ed ogni altra professione nell'ambito della economia marittima. L'Associazione non ha scopo di lucro e persegue i seguenti scopi: contribuire alla diffusione ed alla conoscenza di questioni attinenti il commercio e l'industria marittima; diffondere la cultura del commercio e dell'industria marittima ed incoraggiare e sostenere attività formative nei suddetti settori; fornire supporto ai propri associati per l'accrescimento delle proprie competenze e



operatori ed i professionisti del mare di tutta Italia creando un network potente di passione e di voglia di crescere insieme; allo scopo saranno organizzati webinar (seminari sul web), seminari nelle aziende, riunioni in tutta Italia ed ci faremo portavoce di idee e di nuovi progetti che veda coinvolti Sud, Centro, Nord e le nostre Isole tutti accomunati dalla professionalità e dal comune senso di appartenenza al mare. Andremo oltre e raggiungeremo attraverso i fiumi giovani che, pur operando nei settori del commercio e dell'industria marittima vivano in luoghi non bagnati dal mare. Saremo serbatoio di esperienze che porteremo all'attenzione delle associazioni



YoungShip nel mondo e con loro ci confronteremo, porteremo conoscenze e torneremo arricchiti di nuove conoscenze. Saremo poi collegati attraverso il web alle altre associazioni Youngship nel mondo entrando a far parte della loro rete: i nostri associati potranno comunicare direttamente con gli associati in Singapore, Cipro, Mexico e con le altre associazioni YoungShip nel mondo. Partendo per un viaggio di lavoro in un paese lontano siamo certi che i nostri membri avranno degli amici di YoungShip ad attenderli e noi attenderemo loro prevedendo una o più persone nel board con il compito di curare sia i rapporti con gli associati degli altri YoungShip in Italia sia di dare supporto ai medesimi qualora per ragioni lavorative o di studio visitino il nostro Paese. Le modalità di iscrizione saranno comunicate non appena l'associazione eleggerà le cariche sociali ovvero, al più tardi, entro la fine di ottobre. Associarsi sarà semplice, poco costoso ma nello stesso tempo sarà garantito che solo chi condivide i nostri scopi faccia parte del nostro network. Insomma le idee sono tante, ci serve un grande in bocca al lupo, per il resto, ce la metteremo tutta!

promuovere lo scambio di contatti ed esperienze fra i propri associati ed il network con le associazioni YOUNGSHIP di altri Paesi. sviluppare partnership, accordi e convenzioni con enti e organizzazioni con finalità analoghe o collegate allo scopo di ampliare lo scambio culturale. Al di là degli scopi statutari, l'associazione avrà e dovrà conservare il fine di essere viva, dinamica, propositiva caratteristiche che spesso hanno anche i meno giovani ma che i giovani hanno il dovere di possedere. Dovrà mettere in contatto, e far di tutto per mantenere in contatto tutti gli

(Simona Coppola)





dr. Gambattista Poggi

Studio Poggi &amp; Associati

## Furto di merci in deposito doganale

Con sentenza 11 luglio 2013 nella causa C-273/12, la Corte di Giustizia si è pronunciata stabilendo che: a) il furto di merci sottoposte al regime di deposito doganale costituisce una sottrazione di dette merci, causando la nascita di un'obbligazione doganale all'importazione; b) il furto di merci detenute in regime di deposito doganale fa sorgere il fatto generatore e l'esigibilità dell'IVA. La domanda di pronuncia pregiudiziale sorge nell'ambito di una controversia pendente tra l'Amministrazione Finanziaria francese e la Harry Winston SARL riguardo al pagamento dei dazi doganali nonché dell'imposta sul valore aggiunto per merci rubate mentre erano vincolate in regime di deposito doganale. Più specificatamente, la Corte di Giustizia è stata chiamata a pronunciarsi sulle seguenti questioni pregiudiziali: "1) se l'articolo 206 del codice doganale debba essere interpretato nel senso che il furto di una merce sottoposta al regime di deposito doganale, verificatosi nel caso di specie, costituisce una perdita irrimediabile della merce ed una causa di forza maggiore, con la conseguenza che, in siffatta ipotesi, si reputa che non sia sorto alcun debito doganale all'importazione; 2) se il furto di merci detenute in regime di deposito doganale possa far sorgere il fatto generatore e l'esigibilità dell'IVA ai sensi dell'articolo 71 della direttiva IVA». Per la migliore comprensione dei dispositivi e motivazione della sentenza *de qua*, si rammenta in sintesi il contenuto dei seguenti articoli del codice doganale per la parte di interesse. Secondo l'art.206, par.1, non sorge alcuna obbligazione doganale nei confronti di una data merce quando l'interessato fornisca la prova che l'inadempienza degli obblighi risultanti: 1) dagli articoli da 38 a 41 e dall'articolo 177 (secondo trattino), oppure, 2) dalla permanenza della merce considerata in custodia temporanea, oppure, 3) dall'utilizzazione del regime doganale cui la merce è stata vincolata, "è dovuta alla distruzione totale o alla perdita irrimediabile della merce per una causa inerente alla sua stessa natura o per un caso fortuito o di forza maggiore ovvero con l'autorizzazione dell'autorità doganale. Ai sensi del presente paragrafo, una merce è irrimediabilmente persa quando sia inutilizzabile per chiunque»; l'art.203 prevede che l'obbligazione doganale all'importazione sorge in seguito alla sottrazione al controllo doganale di una merce soggetta a dazi all'importazione all'atto della sottrazione della merce medesima al controllo doganale; l'art.204 del codice doganale stabilisce che l'obbligazione doganale all'importazione sorge in seguito "all'inadempienza di uno degli obblighi che

derivano, per una merce soggetta a dazi all'importazione, dalla sua permanenza in custodia temporanea oppure dall'utilizzazione del regime doganale cui è stata vincolata, in casi diversi da quelli di cui all'art. 203 sempre che non si constati che tali inosservanze non hanno avuto in pratica alcuna conseguenza sul corretto funzionamento della custodia temporanea o del regime doganale considerato". Sulla prima questione, la Corte, richiamato il predetto art. 206 del codice doganale, esclude, la nascita dell'obbligazione doganale qualora l'interessato riesca a fornire la prova secondo cui l'inadempienza delle proprie obbligazioni derivi dalla distruzione o perdita irrimediabile della merce per una causa inerente alla sua stessa natura o per caso fortuito o di forza maggiore, ovvero con l'autorizzazione delle autorità doganali. Alla fattispecie non risulta applicabile né l'art. 202 del codice doganale riguardante la nascita di un'obbligazione doganale in ipotesi di introduzione irregolare di una merce nel territorio doganale dell'Unione europea, dato che i presupposti di fatto oggetto di causa (rapina a mano armata) sono diversi, né gli artt. 203 e 204 del codice doganale che attengono, il primo a comportamenti che comportano il risultato d'impedire all'autorità doganale di accedere a merci sottoposte alla sua vigilanza e di effettuare i controlli previsti, il secondo, all'inosservanza degli obblighi e delle condizioni dei diversi regimi doganali. Secondo la Corte, se è pur vero che nella fattispecie alcune merci, vincolate ad un regime sospensivo, sono state rubate con conseguente impossibilità per l'Autorità doganale di accedere ed effettuare i controlli previsti per regolamento, l'effetto di un furto commesso all'interno di un deposito doganale è di spostare le merci fuori dallo stesso senza che siano sdoganate, con l'inevitabile passaggio delle merci medesime nel circuito economico dell'Unione. Viene quindi confermata la presunzione ritenuta dalla Corte nella sentenza *Esercizio Magazzini Generali e Mellina Agosta* (del 5 ottobre 1983, n. 186/82 e 187/82, Racc. pag. 2951), ancorché il codice doganale non contenga più la disposizione del nono considerando della direttiva 79/623, oggetto di tale sentenza. La sottrazione, ad opera di terzi e persino senza la prova della colpa del debitore, di merci sottoposte a dazio doganale, non estingue l'obbligazione corrispondente. Pertanto il furto non costituisce un caso di forza maggiore e non comporta l'estinzione dell'obbligazione doganale. Secondo la Corte, l'art. 206 del codice doganale non permette di escludere la nascita dell'obbligazione doganale in caso di perdita irrimediabile della merce per causa di forza maggiore, nell'ipotesi di sottrazione della merce al controllo doganale oggetto dell'art. 203 del codice doganale, con la conseguenza che il furto di merci, avvenuto in circostanze come quelle del caso di specie, fa sorgere un'obbligazione doganale all'importazione. Sulla seconda questione ovvero se il furto di merci detenute in regime di deposito doganale possa far sorgere il fatto generatore e l'esigibilità dell'IVA, ai sensi dell'art. 71 della direttiva 2006/112/CE, la Corte rileva come secondo l'articolo 70 della direttiva IVA venga stabilito il principio per cui il fatto generatore si verifica, e l'imposta diventa esigibile, nel momento in cui è effettuata l'importazione di beni. Il successivo art.71, (par. 1), prevede in

particolare, al primo comma, che, quando i beni sono vincolati, sin dalla loro entrata nell'Unione, al regime di deposito doganale, il fatto generatore e l'esigibilità dell'imposta verifichino soltanto nel momento in cui i beni sono svincolati da tale regime mentre, al secondo comma, regola il caso particolare in cui, per i beni importati assoggettati a dazi doganali il fatto generatore dell'imposta si verifica, e l'imposta diventa esigibile, nel momento in cui scattano il fatto generatore e l'esigibilità dei predetti dazi. IVA all'importazione e i dazi doganali, ricorda la Corte, traggono entrambi origine dal fatto dell'importazione nell'Unione e dalla successiva introduzione nel circuito economico degli Stati membri come previsto dal predetto art. 71 (par. 2) che autorizza gli Stati membri a collegare il fatto generatore e l'esigibilità dell'IVA all'importazione a quelli dei dazi doganali. Pertanto, nella controversia in oggetto, essendo sorta l'obbligazione doganale al momento della sottrazione delle merci detenute in regime di deposito doganale, ovvero al momento del furto, ai sensi del predetto art. 71 l'IVA è divenuta contemporaneamente esigibile. In altre parole, dato che il furto di merci detenute in regime di deposito doganale ha fatto sorgere un'obbligazione doganale all'importazione e l'esigibilità dei dazi doganali, lo stesso presupposto (il furto) ha automaticamente comportato l'esigibilità dell'IVA.

### Principali scadenze fiscali per le imprese dal 18 ottobre al 18 novembre 2013

- 15-10-13** Emissione e registrazione delle fatture differite relative a beni consegnati o spediti nel mese solare precedente e risultanti da d.d.t.
- 16-10-13** Contribuenti Iva mensili: liquidazione e versamento dell'Iva relativa al mese precedente.
- 16-10-13** 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 16 ottobre 2013
- 16-10-13** Per i sostituti di imposta: versamento ritenute alla fonte sui redditi di lavoro dipendente, assimilati e su redditi di lavoro autonomo e/o su redditi da provvigione corrisposti nel mese precedente.
- 25-10-13** 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.
- 31-10-13**: 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.
- 18-11-13** Emissione e registrazione delle fatture differite relative a beni consegnati o spediti nel mese solare precedente e risultanti da d.d.t.
- 18-11-13** Contribuenti Iva mensili/trimestrali: liquidazione e versamento dell'Iva relativa al mese precedente/III trimestre del 2013.
- 18-11-13 (idem 16 - 10 - 13)** 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 18 novembre 2013
- 18-11-13** Per i sostituti di imposta: versamento ritenute alla fonte sui redditi di lavoro dipendente, assimilati e di lavoro autonomo e/o su redditi da provvigione corrisposti nel mese precedente

# 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, Emilio Piombino, 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.



avv. Daniela D'Alauro  
Studio Legale Turci

## E' nato il Codice Doganale dell'UE

Con il Regolamento UE n. 952/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 ottobre 2013 è stato istituito il Codice Doganale dell'Unione (c.d. CDU o "Codice Doganale Unionale"). Il nuovo Codice entrerà in vigore il prossimo 30 ottobre 2013 e sostituirà il Regolamento (CE) n. 450/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2008 (cd. CDA o "Codice doganale aggiornato"), di cui costituisce una rifusione. La maggioranza delle disposizioni del CDA, invero, non sono mai divenute applicabili per mancata adozione delle disposizioni di attuazione, che sarebbero dovute entrare in vigore entro il 24 giugno 2013. Con Regolamento UE n. 528/2013 del 12 giugno 2013 il legislatore europeo ha posticipato tale data al 1° novembre 2013, in quanto, non essendo stata ancora completata la procedura legislativa per l'adozione e l'entrata in vigore di un nuovo Codice che superasse le criticità che progressivamente emergevano dal CDA, questo sarebbe

divenuto interamente applicabile il 24 giugno 2013. Di conseguenza, come previsto, il Codice Doganale Comunitario (c.d. CDC) Reg. CEE n. 2913/1992 sarebbe stato abrogato, creando una situazione di incertezza giuridica e costituendo un ostacolo al mantenimento di un quadro giuridico dell'Unione completo e coerente per il settore doganale. Le motivazioni che hanno portato alla modifica del CDA prima della sua integrale applicazione sono state molteplici, di cui tre, in specie, sembrano meritare attenzione. In primo luogo, il legislatore europeo aveva rilevato che l'attuazione di gran parte delle procedure da introdurre dipendeva dall'elaborazione e dallo sviluppo di un'ampia gamma di servizi elettronici da parte della Commissione, delle amministrazioni doganali nazionali e degli operatori economici, richiedendo l'attuazione di un insieme complesso di azioni da parte degli Stati membri, degli operatori commerciali e della Commissione. In particolare si richiedevano ingenti investimenti in nuovi sistemi informatici a livello dell'UE e in attività di supporto, nonché uno sforzo senza precedenti da parte del mondo delle imprese, chiamato ad operare secondo modelli commerciali nuovi. Tuttavia solo un numero molto limitato o in alcuni casi nullo di nuovi sistemi informatici doganali avrebbe potuto essere introdotto entro il giugno 2013, originaria data legale di scadenza per l'applicazione del CDA. Inoltre un nuovo compito, delineatosi dopo l'adozione del CDA e correlato all'entrata in vigore del Trattato di Lisbona, era costituito dall'impegno della Commissione di proporre modifiche di tutti gli atti di base al fine di allinearli alle nuove disposizioni del Trattato di Lisbona in materia di delega di poteri e di conferimento di competenze di esecuzione prima del termine del mandato del Parlamento. Di conseguenza, le disposizioni di applicazione previste dal CDA avrebbero dovuto

essere "divise" tra atti delegati e atti di esecuzione, in conformità ai nuovi poteri conferiti dagli articoli 290 e 291 del TFUE. Infine, il lavoro svolto congiuntamente sulle disposizioni di applicazione dagli esperti degli Stati membri e dai rappresentanti degli operatori commerciali aveva posto in luce l'esigenza di adeguare alcune disposizioni del CDA, che non erano più in linea con i cambiamenti introdotti dal 2008 nella normativa doganale o che si erano rivelate di difficile attuazione, mediante misure appropriate e processi operativi realizzabili. L'obiettivo era tuttavia di limitare tali adeguamenti al minimo necessario per garantire la coerenza dei processi. Il nuovo Codice abroga e sostituisce sia il CDA, ossia il regolamento oggetto della rifusione, a decorrere dalla data di entrata in vigore del CDU, ossia dal 30 ottobre 2013, sia il CDC, a decorrere invece dal 1° giugno 2016. Il CDC si fondava sull'integrazione delle procedure doganali applicate separatamente nei rispettivi Stati membri negli anni 80; dalla sua introduzione, esso è stato modificato più volte e in modo sostanziale, per far fronte a specifici problemi quali la tutela della buona fede o la presa in considerazione delle esigenze di sicurezza. La data di applicazione delle disposizioni introdotte dal CDU è duplice: un gruppo limitato di norme elencate nell'art. 288 CDU troverà applicazione immediatamente con l'entrata in vigore del nuovo Codice; le rimanenti si applicheranno soltanto a partire dal 1° giugno 2016. Diversi sono i principi informatori del nuovo Codice, da cui sono originate le nuove disposizioni, che saranno oggetto di separato approfondimento; tra essi alcuni meritano particolare menzione. In particolare il legislatore europeo, rilevato che l'UE si fonda sull'unione doganale, ha inteso introdurre un codice che contenga le norme e le procedure di carattere generale, che garantiscano l'applicazione delle misure tariffarie e altre misure di politica comune introdotte a livello dell'Unione in relazione agli scambi di merci tra l'Unione e i Paesi o territori non facenti parte del territorio doganale dell'Unione, tenendo conto delle esigenze di tali politiche comuni.

### Indice

E' Nato il codice Doganale Unionale  
"Azione Diretta" tra vettori: luci ed ombre  
Il Tribunale UE annulla le sanzioni contro le compagnie iraniane  
Il trasporto Multimodale  
Indipendenza RFI  
Il caso "Lehmann Timber"  
Vendita internazionale di soft commodities

### Concessioni demaniali e delega fiscale

Identificazione del Comandante e responsabilità per danni da circolazione delle unità da diporto

### Gli Abbordi

L'Arbitrato

Innavigabilità ed avaria al motore

Fiscalità e scadenze



Si è ravvisata altresì l'opportunità sia di adeguare il quadro giuridico per la tutela degli interessi finanziari dell'Unione sia di semplificare la normativa doganale, al fine di consentire l'uso di tecnologie e strumenti moderni, promuovendo ulteriormente un'applicazione uniforme della normativa doganale e approcci aggiornati al controllo doganale, contribuendo in tal modo a fornire la base per procedure di sdoganamento semplici ed efficienti. Ugualmente la normativa doganale avrebbe dovuto essere modificata in modo da riflettere la nuova realtà economica e la nuova posizione assunta dalle Dogane laddove il completamento del mercato interno, la riduzione degli ostacoli al commercio e agli investimenti internazionali e l'accresciuta necessità di garantire la sicurezza alle frontiere esterne dell'Unione hanno portato ad una trasformazione del ruolo delle Dogane, assegnando loro una funzione di guida nella catena logistica e rendendole, nella loro attività di monitoraggio e gestione del commercio internazionale, un catalizzatore della competitività dei Paesi e delle società. Si è profilata altresì la necessità di attuare nel nuovo Codice il principio giuridico secondo il quale tutte le operazioni doganali e commerciali devono essere effettuate per via elettronica e le tecnologie di informazione e comunicazione (cd. TIC) per le operazioni doganali devono offrire agli operatori economici le stesse possibilità in ciascuno Stato membro. Si è reso essenziale preservare per chiunque il diritto di nominare un rappresentante per le sue relazioni con le autorità doganali al fine di agevolare le attività commerciali, così come garantire sanzioni adeguatamente efficaci, dissuasive e proporzionate nell'intero mercato interno. Infine, conformemente alla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea, si è reso necessario prevedere, oltre al diritto di proporre ricorso avverso le decisioni adottate dalle autorità doganali, il diritto per ogni persona di essere sentita prima che sia adottata una decisione che possa nuocerle; le limitazioni a tale diritto possono essere giustificate soltanto se lo richiedono la natura o il livello della minaccia per la sicurezza dell'Unione e dei suoi residenti, per la salute umana, animale o vegetale, per l'ambiente o per i consumatori.



avv. Andrea Tracci  
Studio Legale TDP

## “AZIONE DIRETTA” TRA VETTORI: luci ed ombre

Come si ricorderà, l'art. 7-ter del Decreto Legislativo n. 286/2005 ha introdotto, a far data dal 12 Agosto 2011 (ovvero un anno dopo l'entrata in vigore della legge n. 127/2010), la possibilità per il vettore che abbia svolto attività di autotrasporto (ad esempio un “padroncino”, o una qualsiasi società di trasporto) su incarico di altro vettore (ad esempio un vettore contrattuale o un operatore logistico che assuma obbligazioni trasportistiche nei confronti del proprio committente), l'esercizio della c.d. “azione diretta” nei confronti di tutti coloro che abbiano richiesto la prestazione, al fine di ottenerne il pagamento del corrispettivo. In altre parole, è consentito al vettore finale, o intermedio, di richiedere il pagamento del nolo, o corrispettivo del trasporto, a tutti i soggetti della catena vettoriale (più pragmaticamente: di richiedere il corrispettivo del trasporto oltre che al proprio committente anche al committente del committente). Purtroppo, come già da molti osservato, la norma soffre di una, a dir poco, infelice formulazione letterale, che ha dato origine ad alcuni contrasti giurisprudenziali. La stessa recita, infatti: “Disposizioni in materia di azione diretta. Il vettore di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, il quale ha svolto un servizio di trasporto su incarico di altro vettore, a sua volta obbligato ad eseguire la prestazione in forza di contratto stipulato con precedente vettore o direttamente con il mittente, inteso come mandante effettivo della consegna, ha azione diretta per il pagamento del corrispettivo nei confronti di tutti coloro che hanno ordinato il trasporto, i quali sono obbligati in solido nei limiti delle sole prestazioni ricevute e della quota di

corrispettivo pattuito, fatta salva l'azione di rivalsa di ciascuno nei confronti della propria controparte contrattuale. È esclusa qualsiasi diversa pattuizione, che non sia basata su accordi volontari di settore”. Quindi, a nostro avviso, sorge un primo problema interpretativo laddove si contrappone la locuzione servizio di trasporto su incarico di altro vettore alla successiva precisazione che la solidarietà si intende estesa nei confronti di tutti coloro che hanno

ordinato il trasporto, poiché la prima esclude che un committente *spedizioniere* possa esserne soggetto, la seconda invece no. Tra l'altro, la prima interpretazione potrebbe essere addirittura sospettata di illegittimità costituzionale, laddove pone una distinzione (poco giustificabile nell'ottica della norma e della sua *ratio*) tra una catena vettoriale in cui sia presente un soggetto che agisca quale *spedizioniere*, per l'appunto, ed una in cui tale figura non sia presente, con l'ulteriore effetto che il c.d. “*mandante effettivo*” (diciamo l'interessato alla spedizione, o mittente *originario*) sia escluso dalla solidarietà per effetto della mera interposizione di uno *spedizioniere*. Tra l'altro, la predetta precisazione normativa circa la definizione di *mittente*, inteso come *mandante effettivo della consegna* (che sembra voler alludere, appunto, al mittente *originario*), appare traballante, e dunque fonte di equivoci, perché “*mandante*” in questo contesto significa poco, posto che si sta parlando di vari *committenti*, i quali, a cascata, integrano gli ordini della filiera. Peraltro, tale dicitura, almeno a parere dello scrivente, sembra anch'essa tradire un chiaro intento di escludere dalla platea dei soggetti solidalmente obbligati il soggetto “*spedizioniere*” (come detto, è l'utilizzo combinato delle parole *mittente* ed *effettivo*, e non già *committente* del trasporto ce lo conferma). Il che semmai rafforza il dubbio di tenuta sul piano costituzionale, posto che verrebbero in tal caso trattati in maniera ingiustificatamente differente alcuni soggetti della stessa catena vettoriale. Altro problema sorge con riferimento alla possibilità di azionare le c.d. *rivalse tariffarie* ex art. 83-bis legge 133/2008, nei confronti di tutti i soggetti della filiera. La norma, infatti, in realtà parla di quota di corrispettivo pattuito, escludendo così, almeno secondo un'interpretazione meramente letterale, le eventuali differenze tariffarie, le quali, evidentemente, non riguardano compensi pattuiti, somme dovute per legge e non ancora corrisposte. Altro problema è quello della prescrizione. Infatti, come si sa, il comma 4-ter del citato art. 83-bis del D.L. 112/2008, prevede, in caso di contratti scritti di trasporto, la prescrizione annuale, decorrente dal giorno del completamento della prestazione, dell'azione del vettore per il pagamento delle predette differenze tariffarie. Il che in realtà mal si concilia con un'azione recuperatoria che venisse estesa a tutti i soggetti della filiera. Le conseguenze di tali dubbi interpretativi stanno avendo riflessi pratici di notevole portata, poiché i committenti sempre più spesso richiedono lo specifico impegno da parte dei propri vettori di divieto di subvezione, con la conseguenza, in effetti, di accorciamento della filiera, ma a discapito di molte aziende individuali, che stanno infatti progressivamente uscendo dal mercato. Ciò sicuramente non era nel pensiero ispiratore della norma, che, a questo punto, ci sia consentito dire, appare sfuggita di mano a coloro stessi che ne invocarono l'emanazione. In conclusione, un intervento legislativo di armonizzazione ed interpretazione autentica del disposto normativo in questione sembra adesso diventata un'esigenza urgente, anche per evitare il proliferare di contenziosi dagli esiti incerti.





avv. Chiara Raggi

Studio Legale Mordiglia

## Il Tribunale UE annulla le sanzioni contro le compagnie di navigazione iraniane

Il 26 Settembre scorso Il Tribunale Europeo ha annullato le misure restrittive che erano state disposte nel 2010 dal Consiglio Europeo contro l'IRISL (*Islamic Republic of Iran Shipping Lines*), nell'ambito della politica dell'unione europea volta ad esercitare pressioni sulla Repubblica Islamica dell'Iran contro la proliferazione nucleare. Come noto, nel Luglio del 2010 (decisione 413/2010), il Consiglio Europeo aveva imposto forti misure restrittive nei confronti dell'Iran tra cui il congelamento dei fondi e delle risorse economiche nonché, per quanto riguarda il settore dei trasporti, il diritto degli Stati Membri di ispezionare le navi iraniane nel caso ci fossero fondati motivi di ritenere che le stesse svolgessero attività vietate dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Nell'ambito di dette misure restrittive, l'IRISL, insieme ad altri organismi, era stata inserita nell'elenco delle entità che, secondo il Consiglio, concorrevano, alla proliferazione nucleare. Quale conseguenza di tale decisione erano stati congelati tutti i fondi e le risorse economiche appartenenti all'IRISL ed agli altri organismi da questa controllati. In sostanza, secondo il Consiglio, l'IRISL, coinvolta in tre spedizioni via mare di carichi militari con partenza dall'Iran, aveva posto in essere un'attività illecita in quanto ritenuta in violazione delle disposizioni di cui alla risoluzione 1747/2007 del Consiglio di Sicurezza contro il nucleare iraniano. Avverso detta decisione del Consiglio Europeo del Luglio 2010 è stato fatto ricorso. La causa è stata dunque promossa dall'IRISL e dagli altri 17 organismi da essa dipendenti al fine di ottenere l'annullamento della decisione del Consiglio dell'Unione Europea 413/2010 e del Regolamento di esecuzione nonché l'annullamento dell'allegato IX al Regolamento 267/2012 in cui erano state indicate le persone ed entità coinvolte in attività relative alla proliferazione nucleare. Quale conseguenza di tale decisione erano stati congelati tutti i fondi e le risorse economiche appartenenti all'IRISL ed agli altri organismi da questa controllati. In sostanza, secondo il Consiglio, l'IRISL, coinvolta in tre spedizioni via mare di carichi militari con partenza dall'Iran, avrebbe posto in essere un'attività illecita in quanto favorivano reiterate violazioni delle disposizioni di cui alla risoluzione 1747/2007 del Consiglio di Sicurezza contro il nucleare iraniano. La causa era stata promossa nell'Ottobre del 2010 dall'IRISL e

dalle altre 17 ricorrenti per ottenere l'annullamento della decisione del Consiglio dell'Unione Europea 413/2010 e del Regolamento di esecuzione nonché l'annullamento dell'allegato IX al Regolamento 267/2012 in cui erano state indicate le persone ed entità coinvolte in attività relative alla proliferazione nucleare fra cui l'IRISL e gli altri 17 organismi da essi dipendenti. Le attrici hanno ritenuto, in particolare, che il Consiglio avesse commesso un errore di valutazione nel disporre le misure restrittive nei loro confronti in quanto si sarebbe basato su mere presunzioni senza andare ad identificare chiaramente e con certezza gli elementi che avrebbero consentito di considerare un coinvolgimento dell'IRISL e delle altre ricorrenti nella proliferazione nucleare. In sostanza, secondo la tesi delle ricorrenti, i tre episodi relativi alla spedizione di materiale proibito non riguardavano la proliferazione nucleare bensì materiale militare che non giustificava l'adozione di misure restrittive relative a detta proliferazione. D'altro canto, secondo il Consiglio Europeo, la circostanza per cui le tre spedizioni potessero essere identificate quale fonte di sostegno della proliferazione nucleare, era dimostrata dalla stessa posizione assunta dal Consiglio di Sicurezza che aveva chiesto agli Stati di effettuare ispezioni sulle navi dell'IRISL qualora vi fossero stati fondati motivi di ritenere che essere stessero trasportando merci proibite ai sensi delle risoluzioni 1803/2008 e 1929/2009. In sostanza, secondo la tesi del Consiglio, l'invito rivolto agli Stati di effettuare le ispezioni sulle navi dell'IRISL dimostrava di per sé la sussistenza del rischio che l'IRISL fornisse un sostegno concreto alla proliferazione nucleare. In merito a tale motivo del ricorso (uno dei cinque proposti dalle ricorrenti), il Tribunale Europeo ha accolto la tesi delle ricorrenti motivando la sentenza su tre ordini di motivi. In primo luogo, ha ritenuto che non fosse stato dimostrato dal Consiglio che, avendo trasportato per tre volte materiale militare, se pure in violazione del divieto previsto dalla Risoluzione 1747/2007, l'IRISL avesse apportato un sostegno concreto alla proliferazione nucleare. In secondo luogo, ha ricordato il Tribunale che l'adozione ed il mantenimento di misure restrittive non può essere basata validamente su presunzioni semplici se ciò non sia previsto dalla normativa applicabile. Di conseguenza, non avendo il Consiglio dimostrato e concretamente provato che l'IRISL ha trasportato materiale collegato alla proliferazione nucleare, secondo il Tribunale l'argomento del Consiglio non può essere accolto. In terzo luogo, secondo il Tribunale, la circostanza che nelle tre spedizioni le navi dell'IRISL trasportassero materiale militare, se da un lato poteva dimostrare un rischio significativo che le stesse trasportassero materiale collegato alla proliferazione nucleare, dall'altro non poteva giustificare l'adozione e il mantenimento delle misure restrittive previste con decisione e nel Regolamento. Alla luce di tali considerazioni il Tribunale ha dunque ritenuto che gli elementi dinanzi al Consiglio non potessero giustificare la adozione ed il mantenimento delle dette misure restrittive con conseguente annullamento sia della Decisione del Consiglio 413/2010 del 26 Luglio 2010 sia del Regolamento esecutivo concernente misure restrittive nei confronti

dell'Iran. Per gli stessi motivi sono state adottate le medesime disposizioni anche nei confronti delle altre 17 ricorrenti. Gli effetti della pronuncia del Tribunale non sono tuttavia definitivi potendo diventare tali solo una volta che sia spirato il termine per impugnarli. Il Consiglio Europeo ha dunque 2 mesi dalla pronuncia per proporre appello avverso la sentenza. In tale periodo di tempo e prima del passaggio in giudicato della sentenza, l'IRISL rimarrà quale organismo designato ai sensi dell'art. 23 del detto Regolamento. La sentenza del Tribunale Europeo ha annullato altresì, dall'allegato IX del Regolamento 267/2012 i nominativi dell'IRISL e delle altre ricorrenti. Ciò tuttavia non avrà effetto per le altre restrizioni a carico dell'IRISL previste nel Regolamento. Ad esempio, l'annullamento di tali restrizioni non comporterà alcuna modifica della definizione di "persona, entità od organismo iraniano" di cui al Regolamento. Pertanto, gli assicuratori europei non potranno comunque assicurare o riassicurare l'IRISL e le società aventi sede in Europa non potranno lo stesso fornire a IRISL attrezzature o tecnologie navali. Inoltre, per tutte le altre entità iraniane non indicate nell'allegato IX continueranno ad avere vigore le misure restrittive e dunque il congelamento dei fondi previsto dall'art. 23 del Regolamento. Infine, alcun effetto la sentenza (sempre nel caso in cui passi in giudicato) avrà rispetto agli obblighi di ispezione da parte degli Stati Membri sulle navi possedute o noleggiate dall'IRISL. In ogni caso, per quanto gli effetti possano essere nel concreto limitati, occorre rilevare che la sentenza del Tribunale Europeo del 26 settembre 2013 si pone - cronologicamente - come l'ultima di una serie di pronunce delle Corti Europee che hanno annullato la designazione di molti dei soggetti iraniani che erano stati individuati nel Regolamento. Basti pensare che con sentenza del 6 Settembre scorso la Corte di Giustizia Europea ha annullato la designazione, fra gli altri, della Bank Melli Iran, Persia International Bankplc, Export Development Bank of Iran, Iran Insurance nonché Good Luck Shipping. E' dunque evidente come il Consiglio Europeo si stia muovendo, negli ultimi anni, in una direzione diversa, ritenendo - progressivamente - che la designazione di tali organismi ed entità nel Regolamento non sia misura comunque sufficiente a contrastare la proliferazione nucleare. A seguito di tale annullamento di designazione da parte di un altro organismo iraniano è ragionevole pensare che altri organismi ed entità che erano stati inseriti negli elenchi e negli allegati del Regolamento 267/2013 possano ora seguire l'esempio dell'IRISL e delle altre 17 ricorrenti e impugnare, a catena, le decisioni assunte nei loro confronti dal Consiglio ottenendo anch'esse l'annullamento delle sanzioni e delle misure restrittive disposte dal Consiglio di Sicurezza. All'indomani della pronuncia è stato detto che tale decisione si pone come una sfida ai Governi europei che ritengono di non poter fornire prove concrete dell'attività svolta dall'IRISL e dalle altre ricorrenti se non rischiando di svelare informazioni confidenziali e di indebolire gli sforzi attuati sino ad oggi per combattere la proliferazione nucleare da parte dell'Iran. Con dodici casi pendenti davanti allo stesso Tribunale Europeo, la spinta ai governi europei è dunque quella di trovare un modo di cooperazione con il Tribunale al fine di contrastare la tesi opposta che si fonda sulla mancanza concreta di prove. I legali dell'IRISL e delle altre ricorrenti ritengono in ogni caso che "non si tratti di semplice vittoria per i loro Clienti ma di principio di legge" e che la pronuncia del Tribunale si ponga piuttosto come la "manifestazione dell'indipendenza e dell'integrità della Corte Europea".



avv. Giancarlo Soave  
Studio Legale Soave

## Il trasporto multimodale

Sul piano giuridico si definisce multimodale quella particolare figura di trasporto di merci attuata con almeno due tipologie di mezzi (ad esempio nave e gomma) in forza di un unico contratto di trasporto. La responsabilità dell'intero ciclo di trasferimento ricade quindi su un solo soggetto, il vettore multimodale o operatore di trasporto multimodale (acronimo usato nella prassi o.t.m.). Gli elementi caratterizzanti il trasporto multimodale sono, in sostanza, i seguenti: (i) la pluralità di tratte realizzata con mezzi di trasporto diversi; (ii) l'unicità ed unitarietà del contratto a copertura dell'intero ciclo di trasporto delle merci da magazzino a magazzino, ovvero *door to door*; (iii) la responsabilità della corretta esecuzione del trasporto in capo al solo vettore multimodale, indipendentemente dal fatto che egli decida di avvalersi o meno, per i singoli segmenti del percorso, di uno o più sub-vettori. Nella prassi e nella realtà operativa vengono talvolta utilizzate definizioni quali trasporto combinato, misto, intermodale o *door to door*: tali espressioni sintetizzano di fatto la medesima realtà operativa, cioè un contratto di trasporto che ricomprende al suo interno almeno due tratte o segmenti differenti. Sebbene dal punto di vista della sua individuazione pratica il trasporto multimodale non presenti particolari problematiche, il suo inquadramento giuridico (e, di riflesso, la scelta della normativa applicabile) ha sempre incontrato notevoli difficoltà. Il primo tentativo di dare una veste giuridica autonoma a tale tipologia di trasporto si è avuto sul piano internazionale con la realizzazione della convenzione di Ginevra del 1980 sul trasporto multimodale che, però, non è mai entrata in vigore per il mancato raggiungimento del numero minimo di ratifiche (che era di 30). Le ragioni dell'insuccesso della Convenzione risiedono sia nelle forti resistenze operate dai vettori e dall'industria marittima che avevano percepito il regime di responsabilità previsto come troppo complicato e farraginoso sia nel periodo storico in cui il testo uniforme è stato elaborato, quando cioè il fenomeno del trasporto multimodale aveva minor rilevanza ed interesse, rispetto a quanto avviene oggi, anche per gli stessi operatori. Preso atto del fallimento sul piano internazionale e convenzionale, in dottrina sono state proposte tre soluzioni differenti per fornire un inquadramento giuridico ed una veste normativa al fenomeno, (i) il sistema network ed

(ii) il sistema dell'assorbimento che individuavano la normativa applicabile a posteriori ed in un momento successivo rispetto all'evento dannoso ed (iii) il sistema unitario che, invece, consentiva di individuarla a priori. Il sistema network (o a rete) prevedeva l'applicazione ad ogni singola tratta di trasporto della sua disciplina propria. Tale soluzione non consentiva però di risolvere il problema dei danni non localizzati o localizzabili, evento tutt'altro che infrequente nei trasporti containerizzati. Il sistema dell'assorbimento, che applicava all'intero trasporto la disciplina della tratta prevalente, non teneva invece conto delle peculiarità dei singoli trasporti e consentiva distorsioni quali l'applicazione di una normativa differente da quella che regolava la tratta in cui era avvenuto il danno. Infine secondo il sistema unitario alla realtà del trasporto multimodale doveva applicarsi un disciplina autonoma ed unitaria di norme (posta a livello convenzionale o negoziale) che prescindeva dalla localizzazione o meno del danno. Questa soluzione avrebbe evitato un regime di responsabilità distinto sulla base delle varie modalità di trasporto ed avrebbe consentito di conoscere in anticipo e sin dall'inizio del trasporto la disciplina applicabile. Il



sistema unitario è stato quello recepito ed applicato dalla giurisprudenza italiana sin dalla pronuncia della Cassazione n. 8713/1998, vero e proprio *leading case* in tema di trasporto multimodale (anche se in precedenza, si erano confrontate con l'argomento Cass. N. 656/1956, Cass. 887/1986 e 7504/1993), confermata ed avallata più o meno senza incertezze anche nelle pronunce successive. La Corte di Cassazione ha ritenuto di applicare al trasporto multimodale la normativa prevista dal codice civile italiano sulla base del seguente ragionamento: mancando una normativa specifica e di settore, soccorre l'articolo 1680 del codice civile (unica norma interna astrattamente applicabile al trasporto multimodale *tout court*) che stabilisce "le disposizioni di questo capo si applicano anche ai trasporti per via d'acqua o per via d'aria e a quelli ferroviari e postali, in quanto non siano derogate dal codice della navigazione e dalle leggi speciali". Il criterio che individua nel codice civile la legge applicabile al trasporto multimodale, sebbene prevalente in giurisprudenza, non appare però condivisibile dal punto di vista metodologico né

tanto meno rispondente ad esigenze di equità e giustizia sostanziale: l'applicazione incondizionata della regolamentazione del codice civile, anche se il danno è localizzato ad esempio nella tratta marittima, porta infatti alla negazione in favore del vettore multimodale degli esoneri previsti per il trasporto marittimo di cose dal codice della navigazione o dalla Convenzione di Bruxelles del 1924 di cui, e qui sta il vero paradosso, potrebbe invece beneficiare il sub-vettore responsabile del danno. Si farebbero dunque ricadere sul vettore multimodale gli effetti del mancato coordinamento tra la disciplina interna e quella internazionale. Recentemente si registrano però due aperture, una normativa (uniforme) e l'altra giurisprudenziale, che lasciano ben sperare per una futuro differente inquadramento del fenomeno. La Convenzione di Rotterdam del 2009 (*Rotterdam Rules*) sui contratti per il trasporto internazionale di merci interamente o parzialmente per mare (che nelle intenzioni avrebbe dovuto sostituire la Convenzione di Bruxelles del 1924 così come emendata dalle Hague Visby Rules), propone all'articolo 26 una regolamentazione del trasporto multimodale che è stata classificata da Christopher Hancock nello

scritto "*Multimodal transport and the new UN Convention on the Carriage of Goods*" come limited network system e che è il frutto di un compromesso politico per preservare e contemperare tutti gli interessi della parti coinvolte. In sostanza per i Danni localizzabili applicherà la normativa uniforme delle single tratta di riferimento ("*When loss or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstances causing delay ...*") mentre per i danni non localizzati o non individuabili si applicheranno sempre ed incondizionatamente le regole di Rotterdam. Nonostante la soluzione

proposta sia pregevole, le Rotterdam Rules non sono ancora state ratificate dal nostro paese e, quindi, l'articolo in questione non potrà (ancora) trovare applicazione nell'ordinamento italiano. Dal punto di vista giurisprudenziale si registra invece una possibile inversione di tendenza, rispetto all'orientamento consolidato in essere, da parte della giurisprudenza di legittimità. La Suprema Corte di Cassazione con la sentenza n. 13253 del 2006 sembrava aver – finalmente – preso le distanze dal sistema unitario e dalla conseguente applicazione del codice civile (definito affrettato e non adeguatamente motivato) in favore di una regolamentazione che prevedesse l'applicazione a ciascuna tratta della disciplina ad essa propria (il sistema network). Sebbene tale pronuncia non abbia ancora trovato adeguato seguito in giurisprudenza l'auspicio, visto che ormai la questione è divenuta un'esigenza impellente per il sistema dei trasporti internazionali, è che gli interpreti e la prassi operativa degli operatori (la così detta *lex mercatoria*) possano dunque supplire alle lacune del legislatore ed ai vuoti del sistema normativo.



avv. Francesca D'Orsi  
Studio Legale D'Orsi

## Prescrizione nella convenzione CMR, rilievi e criticità

Estratto dal **DIRITTO  
DEI  
TRASPORTI**

In un periodo storico in cui le esigenze di economia processuale sono particolarmente sentite, trovano particolare risalto quelle norme di diritto uniforme recepite nel nostro ordinamento che, pur informate ad una *ratio* di snellimento del contenzioso, tanto più essenziale in un settore dinamico quale quello dei trasporti, contribuiscono invece a ingenerare lentezza dei procedimenti. Nel caso di specie, sono da segnalare le disposizioni previste dalla Convenzione CMR in tema di prescrizione. Come risaputo, l'articolo 32 primo comma del testo di diritto uniforme (se ne riporta per praticità del lettore una libera traduzione in italiano: *"Le azioni nascenti da trasporti sottoposti alla presente Convenzione si prescrivono nel termine di un anno. Tuttavia, in caso di dolo o di colpa che, secondo la legge del giudice adito, è equiparata a dolo, la prescrizione è di tre anni. La prescrizione decorre: a. nel caso di perdita parziale, di avaria o di ritardo, dal giorno in cui la merce è stata riconsegnata; b. nel caso di perdita totale, dal trentesimo giorno dopo la scadenza del termine convenuto o, se non è stato convenuto un*



*termine, dal sessantesimo giorno dal ricevimento della merce da parte del vettore; c. in tutti gli altri casi, dalla scadenza di un termine di tre mesi dalla data della conclusione del contratto di trasporto. Il giorno sopraindicato come giorno d'inizio della prescrizione non è computato."*) prevede un sistema a doppio binario, statuendo la generale prescrittibilità dell'azione in un anno di tempo, a decorrere da una serie di eventi minuziosamente individuati, salvi i casi di dolo e colpa grave così come individuati dalle norme di diritto interno dei paesi contraenti, per i quali il termine è invece

triennale. Ora, stante che tratto fondante dell'istituto della prescrizione è quello di precludere, ove eccepita, qualunque accertamento sul merito della controversia instaurata per decorso del termine, emerge in modo chiaro l'eccentricità delle disposizioni di diritto uniforme nell'universo del diritto interno. Infatti, essendo necessario un accertamento sull'elemento soggettivo (dolo o colpa, e gradazione della stessa) che ha condotto all'inadempimento, ed essendo pacifico che, trattandosi di elemento determinante per la prosecuzione dell'azione, ben difficilmente si creerà accordo stragiudiziale sulla sua definizione, emerge in tutta la sua portata l'effetto di incremento del contenzioso. Ciò peraltro in contrasto con quella che sembra essere stata invece la *ratio* ispiratrice del sistema della Convenzione: dalla lettura del comma secondo dell'art. 32 si evince come in realtà l'intento soggiacente fosse quello di riuscire a instaurare un proficuo contraddittorio tra le parti contrattuali ai fini di una composizione amichevole del contenzioso; altrimenti, non riuscirebbe di capire per quale ragione dovrebbe invece essere menzionato il caso di una accettazione parziale dei reclami scritti da parte del vettore. Lo stesso secondo comma è peraltro fonte di altro dibattito strettamente correlato: nel testo originale francese esso statuisce sì una *"suspension"* (ovvero una *"suspension"* nella traduzione ufficiale in inglese) della prescrizione, ma il successivo comma 3 espressamente statuisce che l'istituto della sospensione della prescrizione e quello della interruzione siano regolati sulla base delle norme di diritto interno dei Paesi contraenti. Stante che nel nostro ordinamento le cause di sospensione della prescrizione sono, per consolidata giurisprudenza, tassative, e tutte afferenti alla stessa *ratio* di tutela del creditore in tutte quelle circostanze in cui è presumibile che il diritto sotteso non possa esser fatto proficuamente valere (si riporta l'art. 2941 del Codice Civile: *"Sospensione per rapporti tra le parti. La prescrizione rimane sospesa: 1) tra i coniugi; 2) tra chi esercita la potestà di cui all'articolo 316 o i poteri a essa inerenti e le persone che vi sono sottoposte; 3) tra il tutore e il minore o l'interdetto soggetti alla tutela, finché non sia stato reso e approvato il conto finale, salvo quanto è disposto dall'articolo 387 per le azioni relative alla tutela; 4) tra il curatore e il minore emancipato o l'inabilitato; 5) tra l'erede e l'eredità accettata con beneficio d'inventario; 6) tra le persone i cui beni sono sottoposti per legge o per provvedimento del giudice all'amministrazione altrui e quelle da cui l'amministrazione è esercitata, finché non sia stato reso e approvato definitivamente il conto; 7) tra le persone giuridiche e i loro amministratori finché sono in carica, per le azioni di responsabilità contro di essi; 8) tra il debitore che ha dolosamente occultato l'esistenza del debito e il creditore, finché il dolo non sia stato scoperto."*), verrebbe logicamente da interpretare diversamente la normazione di diritto comune; nel caso di specie, infatti, la situazione è diametralmente opposta, trovandosi il creditore proprio nella circostanza dell'esercizio del proprio diritto. Ora, se nelle intenzioni voleva ragionevolmente stimolarsi il contraddittorio, consentendo alle parti di trovare un accordo stragiudiziale prima di mettere in moto i

meccanismi della giustizia, ciò ben spiegherebbe anche la circostanza per la quale i reclami successivi al primo, aventi identico oggetto, non abbiano effetto sospensivo della prescrizione; ma mancando norma che imponga un tempo massimo per la risposta del vettore, e proseguendo nel segno per il quale il creditore non possa in quel momento esercitare il proprio diritto, ne conseguirebbe per assurdo che il debitore potrebbe tranquillamente impedire qualunque tutela al creditore semplicemente non rispondendo ad alcun reclamo scritto mossogli. Ciò non è evidentemente accettabile, tanto più che lo stesso Art. 32 della Convenzione non vieta affatto al creditore di far ricorso alla tutela giurisdizionale nel periodo di sospensione della prescrizione. Stante l'espressa riconduzione nell'alveo del diritto interno prevista dalla Convenzione CMR con riguardo ad entrambi gli istituti, una interpretazione che potrebbe aiutare a concordare almeno logicamente le farraginose disposizioni di diritto comune potrebbe rinvenirsi nel riconoscere effetto sospensivo della prescrizione al primo reclamo scritto ingiunto al debitore fino all'accusa di ricevuta, con accettazione o rigetto, e riconoscendo invece natura interruttiva ai successivi atti di messa in mora. Sul tema specifico vi è purtroppo scarsità di pronunce dirimenti, stante che la Suprema Corte si è pronunciata raramente in tempi recenti (Cass. 7528/2005 e Cass. 1272/2003), con indirizzi non solo contrastanti tra loro, ma anche con gran parte della dottrina e della giurisprudenza di merito. Sul tema, sia in generale sulla prescrizione in ambito di Convenzione CMR, sia sulle due sentenze della Cassazione, si segnala il pregevole scritto dell'Avv. Fogliani, *"Sospensione e interruzione della prescrizione nel trasporto internazionale stradale di cose soggetto alla C.M.R."* su *Diritto dei Trasporti*, 2007. Peraltro, anche alla luce della risalente pronuncia della stessa Corte di Cassazione n.3893/1975, che ha escluso che l'applicazione della CMR nel nostro Paese abbia natura imperativa e necessaria, pare sempre più opportuno rianimare il dibattito scientifico sulle norme della Convenzione in questione.





avv. Margherita Pace  
Studio Legale TDP

## Indipendenza di RFI

SENTENZA DELLA CORTE EUROPEA DEL 3 OTTOBRE 2013 NELLA CAUSA C-369/2011  
INDIPENDENZA DI RFI

Continua inarrestabile la scia delle sentenze della Corte di Giustizia in ordine alla necessità di garantire, all'interno dei singoli Stati, l'indipendenza del gestore delle linee ferroviarie. Dopo le ultime sentenze del 26 novembre 2012, 28 febbraio 2013, 18 aprile 2013 e 11 luglio 2013 è intervenuta, in data 3 ottobre, una nuova pronuncia sul tema e, questa volta, è toccato all'Italia. R.F.I., Rete Ferroviaria Italiana, è stata creata nel 2001 come società dell'infrastruttura del Gruppo Ferrovie dello Stato, sia per rispondere alle direttive europee sulla separazione fra gestore della rete e produttore dei servizi di trasporto, sia al fine di completare il processo di privatizzazione del Gruppo FS. Il ruolo assegnato ad RFI, con l'atto di cessione stilato dal Ministero dei trasporti il 31.10.2000 (DM 183/2000), è quello di gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Nell'atto di cessione è stato stabilito che alle Ferrovie dello Stato fosse rilasciata la concessione ai fini della gestione della infrastruttura ferroviaria nazionale, da svolgersi tramite una divisione autonoma e distinta, anche sotto il profilo contabile, dalle altre strutture destinate allo svolgimento delle attività espletate in qualità di impresa ferroviaria e di servizi. Col Governo Monti – primo provvedimento sulle liberalizzazioni del 12.01.2012 – a seguito delle pressioni da parte dell'Autorità per la Concorrenza, è stata anche prevista e completata la necessaria definitiva divisione societaria tra Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia. L'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari («URSF») costituisce l'*organismo di regolamentazione*, dotato di autonomia organizzativa e contabile nei limiti delle risorse economico-finanziarie assegnategli. Antecedente-mente a tale data, infatti, anche se i più (miopi) sostenevano che la divisione tra le due realtà fosse già stata effettuata, non sussisteva affatto piena e netta divisione tra Trenitalia e gestore. La necessità di garantire, all'interno dei singoli Stati, l'indipendenza del gestore delle linee ferroviarie discende dalle tre direttive del 2001, emanate da Parlamento europeo e Consiglio dell'Unione europea, adottate per dare nuovo impulso al trasporto ferroviario, aprendolo progressivamente alla libera concorrenza (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, e la direttiva 2001/14 c.d. primo pacchetto ferroviario). In particolare, la direttiva 2001/14, all'articolo 14, paragrafi 1 e 2, 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'. Viene richiesto ai singoli Stati, quindi, non solo che il gestore dell'infrastruttura sia svincolato funzionalmente dai vettori (leggi Trenitalia/RFI) ma anche dagli Stati membri stessi che debbono garantire l'indipendenza di gestione. Con la sentenza della Corte di Giustizia UE del 3 ottobre scorso l'Italia è stata condannata proprio in relazione a quest'ultimo aspetto. Nel corso del procedimento (durante l'udienza dell'11 aprile 2013), infatti, la Commissione Europea aveva provveduto a rinunciare formalmente al primo motivo di gravame proposto contro l'Italia in ordine all'indipendenza di RFI all'interno della struttura di Holding di Ferrovie dello Stato poiché è stato provato che '*tali società dispongono di una personalità giuridica distinta, di organi nonché di risorse proprie diversi da quelli della loro holding rispettiva*'. Con la stessa pronuncia, invece, la Corte ha ritenuto che il Gestore dell'infrastruttura italiano non sia sufficientemente autonomo dal Ministero dei Trasporti nella determinazione dei pedaggi rispetto a quanto previsto dalle direttive comunitarie. La Corte rileva, infatti, che la normativa italiana prevede che la determinazione dei diritti, fissata di concerto con il Ministro, vincoli il gestore. Sebbene il Ministro eserciti un mero controllo di legittimità, detto controllo dovrebbe tuttavia spettare all'organismo di regolamentazione, nel caso di specie all'URSF. Di conseguenza la Corte ne trae la conclusione che la legge italiana non consente di assicurare l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura. L'art. 4 della direttiva 2001/14/CE, infatti, stabilisce che '*Gli Stati membri istituiscono un quadro per l'imposizione dei diritti rispettando l'indipendenza di gestione di cui dall'articolo 4 della direttiva 91/440/CEE. Fatta salva la condizione dell'indipendenza di gestione, gli Stati membri stabiliscono inoltre regole specifiche in materia di imposizione o delegano tale competenza al gestore dell'infrastruttura. Il gestore dell'infrastruttura determina i diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla loro riscossione*'. E così anche l'art. 30 della stessa Direttiva '*Fatto salvo l'articolo 21, paragrafo 6, gli Stati membri istituiscono un organismo di regolamentazione. Detto organismo, che può essere il ministero competente in materia di trasporti o qualsiasi altro organismo, è indipendente, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dai gestori dell'infrastruttura, dagli organismi preposti alla determinazione dei diritti, dagli organismi preposti all'assegnazione e dai richiedenti. Esso agisce in base ai principi di cui al presente articolo, che consentono l'attribuzione di funzioni di impugnazione e di regolamentazione a organismi distinti è [...] 3. L'organismo di regolamentazione garantisce che i diritti fissati determinati dal gestore dell'infrastruttura siano conformi al capo II e non siano discriminatori. Le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura sono permesse soltanto se si svolgono sotto la supervisione dell'organismo di regolamentazione. Quest'ultimo**

*interviene se le trattative possono contravvenire alle prescrizioni della presente direttiva*'. Sul punto il Giudizio della Corte è oggi il seguente: '*Occorre in proposito ricordare gli obiettivi della direttiva 2001/14. Infatti, anzitutto, uno degli obiettivi perseguiti dal sistema di imposizione dei diritti di utilizzo introdotto da tale direttiva è quello di assicurare l'indipendenza di gestione del gestore dell'infrastruttura. In altri termini, quest'ultimo deve far uso del sistema di imposizione dei diritti di utilizzo in quanto strumento di gestione. Emerge in tal senso dal considerando di detta direttiva che sistemi di imposizione del diritto di utilizzo e di assegnazione della capacità dovrebbero incoraggiare i gestori dell'infrastruttura ferroviaria ad ottimizzare l'utilizzo della loro infrastruttura nell'ambito stabilito dagli Stati membri. Orbene, detti gestori non potrebbero giungere ad una tale ottimizzazione mediante il sistema di imposizione dei diritti di utilizzo se il loro ruolo dovesse limitarsi a calcolare l'importo del diritto in ciascun caso concreto, applicando una formula fissata in precedenza mediante decreto ministeriale. Detti gestori devono dunque disporre di un certo grado di flessibilità nella fissazione dell'importo dei diritti (v. sentenza Commissione/Spagna, cit., punto 44). La Repubblica italiana asserisce a tale riguardo che il Ministro effettua un mero controllo di legittimità sulla proposta del gestore dell'infrastruttura e non ha quindi alcuna influenza sull'indipendenza di quest'ultimo. Tuttavia, come sostenuto dalla Commissione, questa prassi non poggia su alcuna norma in grado di conferirle carattere incontestabile. Una prassi siffatta non può quindi essere considerata rispondente agli obiettivi della direttiva 2001/14. Inoltre, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, «[i]l gestore dell'infrastruttura determina i diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla loro riscossione». Orbene, dalla formulazione del decreto legislativo n. 188/2003, in particolare del suo articolo 17, emerge chiaramente che la determinazione del diritto deve avvenire di concerto con il Ministro, e che la decisione di quest'ultimo può vincolare il gestore. È pur vero che, come sostenuto dalla Repubblica italiana, il Ministro esercita un mero controllo di legittimità in materia. Tuttavia, in base al sistema istituito dalla direttiva 2001/14, un simile controllo di legittimità dovrebbe spettare all'organismo di regolamentazione, nel caso di specie l'URSF, e non al Ministro. Di conseguenza, dato che la decisione del Ministro riguardante la fissazione dei diritti di accesso all'infrastruttura vincola il gestore dell'infrastruttura, se ne deve concludere che la normativa italiana non consente di garantire l'indipendenza di quest'ultimo. Pertanto, tale normativa non soddisfa, sotto tale profilo, i requisiti di cui all'articolo 4, paragrafo 1, della suddetta direttiva. Infine, per quanto riguarda l'articolo 30, paragrafo 3, della direttiva 2001/14, è vero che la circostanza che il Ministro possa controllare la proposta di determinazione dei diritti formulata dal gestore dell'infrastruttura non impedisce all'URSF di svolgere il proprio incarico effettuando i controlli che l'espletamento del medesimo comporta. Tuttavia, un sistema siffatto non è di per sé sufficiente a dimostrare l'indipendenza del gestore così come voluta dal legislatore dell'Unione. Dalle suesposte considerazioni deriva che la censura della Commissione relativa all'imposizione di diritti per l'accesso all'infrastruttura dev'essere considerata fondata'. Stando così le cose la Corte di Giustizia ha dichiarato che l'Italia, non garantendo la completa indipendenza di RFI per la determinazione dei diritti di accesso all'infrastruttura e la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, è venuta meno agli obblighi assunti.*



avv. Fabio Pieroni

Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.

## Il caso Lehmann Timber

Durante il suo viaggio inaugurale da Changsu (Cina) a San Pietroburgo (Russia) carica di 1.089 coils in stiva e di portelloni per boccaporti imbarcati sopra coperta a Nantong (Cina) per Warnemunde (Germania), la m/n "Lehmann Timber", noleggiata a viaggio su base Gencon, veniva dapprima sequestrata per 42 giorni dai pirati nel Golfo di Aden e rilasciata solo a seguito del pagamento di un consistente riscatto e, quindi, ripresa la navigazione, subiva una grave avaria in macchina che ne rendeva necessario il rimorchio a Salalah in Oman. Gli armatori dichiaravano Avaria Generale per entrambi gli avvenimenti (considerati gli esborsi successivamente determinati in misura prossima a USD 3.500.000). Veniva così richiesto ai ricevitori da parte del Liquidatore di Avaria frattanto incaricato il rilascio di un *general average bond* "supportato" da una *general average guarantee* da parte degli assicuratori della merce o da un deposito in contanti. A fronte del rilascio delle garanzie richieste, la merce per la Germania veniva regolarmente sbarcata e la

nave proseguiva con il restante carico di coils per San Pietroburgo dove restava in rada per ordini armatoriali in attesa di sviluppi sulle chieste garanzie. Per 98 coils, coperti da una delle quattro (4) polizze di carico emesse per l'intera partita, veniva rilasciata la sola *general average guarantee* da parte degli assicuratori del carico. Nessun *average bond* né deposito in contanti veniva predisposto dai ricevitori. Per tutto il restante carico – non assicurato – non veniva rilasciata, benché ripetutamente richiesta, alcuna garanzia da parte dei ricevitori. Gli armatori, temendo di essere costretti ad entrare in porto e consegnare il carico ai ricevitori ed intendendo, invece, garantire il proprio credito esercitando il diritto di ritenzione (*lien*) sulla merce, ordinarono alla nave di lasciare la rada di San Pietroburgo e dirigere in Finlandia dove il carico veniva sbarcato nel porto di Hamina e ricoverato in locali magazzini sotto ritenzione armatoriale. I costi di magazzino ed assicurazione delle merci incominciavano così a decorrere a circa USD 20.000 al mese superando complessivamente, alla data della pronuncia in commento, la somma di USD 1.000.000 (essendo rimaste le merci stoccate nei detti magazzini finlandesi sin

dall'Ottobre 2008). Ne è sorta una controversia recentemente definita dalla Corte di Appello inglese con sentenza del 7.6.2013 (leggasi al seguente indirizzo: <http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2013/650.html>). La decisione affronta essenzialmente due importanti questioni relative al diritto di ritenzione da parte dell'armatore/vettore. Da un lato se l'armatore possa esercitare tale diritto a fronte di un proprio credito per contribuzione in avaria generale laddove abbia richiesto agli interessi carico un *general average bond* e una *general average guarantee* assicurativa ed abbia ottenuto solo quest'ultima. Dall'altro se l'armatore nell'esercizio del diritto di ritenzione possa o meno a recuperare i costi affrontati per le spese di immagazzinamento delle merci oggetto di ritenzione. Entrambe le domande sono state risolte a favore dell'armatore/vettore. La posizione dei ricevitori era ovviamente contraria perché essi affermavano che, in relazione al carico assicurato, il diritto di ritenzione del vettore era venuto meno a seguito dell'accettazione della garanzia assicurativa a copertura delle spese in contribuzione all'Avaria

dell'incidente che da luogo all'avarìa generale. Comunque poiché tipicamente i liquidatori necessitano di molto tempo per completare un regolamento di avaria [...] e perché tale regolamento non è vincolante per le parti, ma può essere impugnato in tribunale o in arbitrato, in oltre cento anni si è consolidata la prassi che l'armatore ha il diritto di garantirsi per ciò che può ragionevolmente ritenersi dovuto a lui e/o alle altre parti coinvolte. Tale garanzia è stata tipicamente nella forma di un *average bond* del ricevitore supportato da una garanzia dall'assicuratore merci o da un deposito in contanti". I giudici di appello hanno, dunque, confermato il diritto dell'armatore ed ulteriormente chiarito che l'obbligazione di garanzia per le spese di contribuzione all'avarìa ricade primariamente in capo ai ricevitori che sono la parte interessata alla riconsegna del carico. Ciò perché non si rinvenivano validi argomenti per sostenere che "una garanzia senza un *bond* del ricevitore sia sufficiente o che la richiesta di un *bond* in aggiunta alla garanzia assicurativa sia irragionevole". Benché infatti - hanno precisato sul punto i Giudici di appello - un



assicuratore dovrebbe essere solvibile, non tutti gli assicuratori hanno dimostrato di esserlo. Quanto all'ulteriore questione se gli armatori avessero o meno il diritto ad essere risarciti dei costi sostenuti per il magazzino della merce affrontati nell'esercizio del loro diritto di ritenzione, i giudici di appello, in riforma della sentenza di primo grado e con interpretazione restrittiva di risalenti precedenti giurisprudenziali, hanno affermato l'esistenza anche di tale diritto. La Corte di Appello in particolare ha affermato

Generale. Per tale motivo i ricevitori si affermavano non responsabili dei costi di magazzino e, di contro, sostenevano che gli armatori fossero tenuti a riconsegnare il carico. Secondo la tesi dei ricevitori la garanzia rappresentava, infatti, un accordo tra armatore ed assicuratore per la riconsegna del carico e tale accordo era incompatibile con la ritenzione delle merci. L'omesso rilascio da parte dei ricevitori di un *general average bond* non modificava, secondo la tesi degli interessi carico, la posizione di questi in base alla polizza di carico. Gli armatori sostenevano, di contro, che la loro richiesta di un *bond* e di una garanzia rientravano nella prassi consolidata del settore. Come accennato la tesi armatoriale è stata accolta dalla sentenza di appello che, sul punto, ha così motivato "l'obbligazione degli interessi carico alla contribuzione e il diritto di ritenzione dell'armatore, sorgono all'atto del sacrificio o dell'esborso per avaria generale. Quest'obbligo ricade su chi in quel momento risulti il proprietario del carico. Si tratta di una responsabilità in personam, anche se la ritenzione ricade sul carico. La titolarità ed il decorso del tempo iniziano all'atto del verificarsi

che in un mondo come quello marittimo dove "il tempo è denaro" l'armatore non può essere costretto a rinunciare al proprio diritto di ritenzione perché l'unica alternativa è quella di trasformare la propria nave in un deposito galleggiante a tempo indeterminato o gettare il carico a mare o immagazzinare la merce a terra a proprie spese. Per tale motivo la Corte ha riconosciuto il diritto dell'armatore ad essere risarcito dei costi affrontati per l'esercizio del proprio diritto di ritenzione. Conclusivamente la Corte ha riconosciuto sia il diritto degli armatori di esercitare il diritto di ritenzione ancorché in presenza di una garanzia assicurativa ritenendo questa di per sé sola insufficiente, in mancanza di un corrispondente esplicito vincolo (*general average bond*) da parte dei proprietari del carico, sia il diritto degli armatori ad essere rimborsati dei costi sostenuti per il magazzino delle merci a terra nell'esercizio del proprio diritto di ritenzione a garanzia della contribuzione in Avaria Generale da parte degli interessi merce. Si tratta senza dubbio di un precedente importante che chiarisce l'estensione del diritto di ritenzione armatoriale secondo il diritto inglese..



avv. Claudio Perrella  
Studio Legale LS LexJusSinacta

## Vendita internazionale di soft commodities e divieti all'export

La vita di un contratto di vendita di materie è spesso travagliata: possono verificarsi situazioni impreviste, condizioni atmosferiche eccezionali, calamità naturali. Spesso l'esecuzione è ritardata o resa impossibile da agitazioni o scioperi, dal sorgere improvviso di conflitti, o da restrizioni all'export. Il rischio di divieti o limitazioni all'esportazione è diventato in effetti crescente negli ultimi anni, perché la crescita del fabbisogno mondiale di materie di prime, legato alla crescita dell'economia di alcuni paesi, impone sempre più spesso a paesi tradizionalmente esportatori di intervenire per garantire che le scorte siano sufficienti a coprire le esigenze del mercato interno. Praticamente tutti i principali contrattipi di vendita di *commodities* contengono previsioni che disciplinano l'eventualità che una delle parti si trovi nella totale o parziale impossibilità di eseguire il contratto, ed in particolare nei contratti GAFTA e FOSFA spicca la "Prohibition Clause", con la quale viene disciplinata l'eventualità che l'esecuzione del contratto sia impedita (o resa molto più onerosa) per effetto dell'intervento di autorità locali. Va tenuto presente che la "prohibition" opera solo in presenza di alcune precisi presupposti: a) il divieto all'esportazione deve provenire da una norma di legge, o un provvedimento delle autorità competenti, b) deve concretamente impedire l'esportazione della merce, o impedire la caricazione nel porto o nei porti nominati in contratto, e deve di fatto rendere impossibile qualunque forma di esportazione. Non è sufficiente dunque un divieto che abbia l'effetto di rendere (solo) maggiormente onerosa l'esecuzione; c) il venditore deve provare in modo rigoroso le circostanze di fatto e diritto che integrano la *prohibition*, e le comunicazioni con le quali dichiara di avvalersi della clausola devono essere trasmesse al compratore con estrema tempestività. In caso di contestazione, gli arbitri o i giudici accertano tutte le circostanze esistenti, e valutano se effettivamente la parte che invoca l'esonero si sia trovata nella materiale ed effettiva impossibilità di eseguire, ed abbia agito con la dovuta diligenza. Alcune recenti sentenze inglesi hanno analizzato in modo dettagliato la *Prohibition Clause* presente nei contratti GAFTA e FOSFA. Un primo caso (*Bunge SA v. Nidera BV*, 18 Febbraio 2013) aveva ad oggetto la vendita di 25.000 tonnellate di grano russo raccolto 2110 FOB Novorossiysk, con contratto di vendita che richiamava il contratto GAFTA 49; lo *shipment* era previsto nel periodo 23/30 agosto 2010. Il 5 agosto 2010 i compratori avevano nominato la nave, ma lo stesso giorno il governo russo aveva reso pubblico un divieto all'esportazione dal 15

agosto al 31 dicembre 2010. I venditori ritenevano di potersi immediatamente avvalere della *Prohibition Clause*, e dichiaravano che il contratto non era più eseguibile. La dichiarazione veniva però rigettata da parte acquirente, che riteneva che i venditori avessero agito in modo prematuro, e dichiarava pertanto la risoluzione per inadempimento dei venditori. Successivamente Nidera promuoveva arbitrato GAFTA per il risarcimento dei danni; parte venditrice contrastava la domanda sostenendo che il divieto disposto dalle autorità russe aveva determinato la risoluzione immediata del contratto, poiché alla data del 5 agosto era evidente che il contratto non potesse essere eseguito entro lo *shipment period*, e la dichiarazione di volersi avvalere della *prohibition* era stata pertanto pienamente tempestiva. La tesi è stata però respinta dagli arbitri GAFTA, che hanno sottolineato che la *prohibition clause* non esonera la parte che la invoca dall'onere di provare che l'esecuzione è divenuta effettivamente impossibile, e che tale prova non fosse stata fornita nel caso concreto, poiché al momento in cui il venditore aveva dichiarato il contratto risolto vi era comunque la possibilità in linea teorica che il divieto venisse rimosso o attenuato. Da tempo in effetti la giurisprudenza inglese (ad esempio nel caso *Pancommerce v. Vecheema* 1983) afferma interpretare la *Prohibition Clause* nel senso di escludere che il venditore debba provare di essere stato materialmente impossibilitato ad eseguire il contratto avrebbe conseguenze irragionevoli: la Corte ha in particolare efficacemente rimarcato in quella occasione che "*prohibitions of export are a sellers' nightmare, but the clause, so construed, would convert them into a sellers' dream*". In un altro recentissimo caso (*Seagrain v. Glencore Grain BV*, 10 maggio 2013) la giurisprudenza inglese ha avuto nuovamente occasione di pronunciarsi sul punto, in particolare sulla corretta interpretazione da dare alle parole "*any executive act .. restricting export*". Il contenzioso è sorto da un contratto di vendita di 3000 tonnellate di grano di origine ucraina/russa, C&F porto israeliano. Il contratto richiamava le condizioni Gafta 48, e tra queste la *prohibition clause*, che recita: "*...in case of any executive or legislative act done by or on behalf of the government of the country of origin... restricting export, whether partially or otherwise, any such restriction shall be deemed by both parties to apply to this contract and to the extent of such total or partial restriction to prevent fulfilment whether by shipment or by any other means whatsoever and to that extent this contract or any unfulfilled portion thereof shall be cancelled*". Le autorità ucraine avevano poco prima della esecuzione da parte di Seagrain introdotto una nuova disciplina in materia di campionamento ed analisi, stabilendo che i campioni dovessero essere raccolti ed esaminati durante le operazioni di imbarco, ed avevano inoltre disposto che le operazioni doganali potessero essere completate solo a seguito delle analisi, designando un unico soggetto autorizzato ad analizzare i campioni, ossia il Research Forensic Institute di Kiev. La venditrice dichiarava la risoluzione del contratto, invocando la *Prohibition Clause* e sostenendo che tali disposizioni avevano di fatto reso impossibile la consegna. La dichiarazione era stata contestata

dai compratori, che contestavano che la situazione derivata dagli interventi delle autorità ucraine potesse farsi rientrare nell'ambito di applicazione della clausola; la tesi veniva accolta dagli arbitri GAFTA in primo e secondo grado, sulla base del rilievo che non vi era stata nessuna effettiva restrizione alle esportazioni, e che per potersi avvalere della *prohibition clause* i venditori dovevano dimostrare di aver adottato ogni azione possibile o per eseguire la caricazione, o per trovare un lotto di merce alternativo. Il lodo veniva impugnato dalla venditrice, che lamentava che gli arbitri non avessero valutato con sufficiente attenzione gli effetti concreti dei provvedimenti delle autorità ucraine, e che in particolare per effetto delle norme approvate alla fine di luglio 2010 sarebbe stato impossibile eseguire la consegna entro il termine previsto in contratto. La corte ha però respinto tali argomentazioni, evidenziando che a) *prohibition* ricorre solo in presenza di situazioni sopravvenute, successive alla stipulazione del contratto b) la definizione *any executive act ... .restricting export*" va interpretata in modo restrittivo, e si riferisce solo a provvedimenti che contengano vere e proprie restrizioni all'export, non che lo rendano più complesso o costoso. La sentenza è una nuova conferma della posizione della giurisprudenza inglese riguardo alla *prohibition clause*: la clausola offre una protezione per la parte che si trova incolpevolmente nella impossibilità di eseguire per effetto di divieti imprevisti e sopravvenuti, ma richiede che vengano assolti oneri probatori rigorosi con riguardo agli effetti concreti di tali provvedimenti, e la conseguente impossibilità di eseguire il contratto.



avv. Massimiliano Grimaldi  
Grimaldi Studio Legale

## Concessioni demaniali e delega fiscale

I delicati e correlati profili tributari hanno negli ultimi anni tenuto vivo il dibattito sulle modalità di applicazione della normativa catastale rispetto alle aree portuali. La tematica era stata affrontata in via generale attraverso la risoluzione 1/DPF del 6 marzo 2003, con la quale il Ministero della economia e delle finanze aveva fornito l'interpretazione dell'articolo 18, comma 3, della legge n. 388/00; norma, quest'ultima, che nel modificare l'articolo 3, comma 2, del dlgs n. 504/92, ha disposto che "*nel caso di concessione su aree demaniali soggetto passivo è il concessionario*". Ha fatto seguito la risoluzione n. 3/DF del 10 agosto 2009, con la quale è stato tra le altre cose precisato, in relazione al concetto di "*area demaniale*", che essa deve ritenersi esente da ictus - ex art. 7, comma 1, let. b) del dlgs

n.504/92, laddove faccia parte di un compendio destinato al traffico marittimo e/o ad operazioni strettamente necessarie alle attività portuali, ciò che dà luogo alla incorporazione dell'area in una unità immobiliare censita al catasto edilizio urbano nella categoria E/1. I chiarimenti giunti dal Ministero dell'economia e delle finanze non sono tuttavia valsi ad evitare l'insorgere di contenziosi tributari, dai quali stanno scaturendo sentenze talvolta contrastanti. Era quindi a mio avviso inevitabile che prima o poi la questione giungesse al tavolo del Governo anche alla luce della già grave crisi economica e proprio a tale riguardo mi pare utile riportare di seguito il testo dell'Ordine del Giorno 9/01544-A/066 presentato dall'On. Roberta OLIVARO nella seduta n. 98 di mercoledì scorso 16 ottobre 2013: *"La Camera, premesso che: è opportuno fare chiarezza sulla questione dell'applicazione dell'ICI, ora IMU, relativamente ai beni insistenti sul demanio marittimo dello Stato, finalizzati al soddisfacimento permanente dei pubblici usi del mare e delle connesse attività portuali; infatti, a seguito del non chiaro disposto di cui all'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo n. 30 dicembre 1992, n. 504, modificato dall'articolo 18, comma 3, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e successivamente sostituito dall'articolo 8, comma 1, della legge 23 luglio 2009, n. 99, si sono registrati alcuni contenziosi in diverse realtà portuali con pronunce eterogenee sull'argomento da parte delle Commissioni tributarie; sarebbe opportuno specificare che i beni demaniali marittimi dei porti (aree, banchine, piazzali, ecc.), costituendo immobili a destinazione particolare in quanto compendi destinati al traffico marittimo ed a operazioni funzionali alle attività portuali, non dovrebbero essere assoggettati all'ICI e conseguentemente all'IMU, eccetto i fabbricati affidati in concessione, non destinati ai suddetti usi, purché rivestano effettiva autonomia funzionale e reddituale; la suddetta interpretazione non comporta nessun onere a carico dello Stato e nemmeno del settore pubblico di altre amministrazioni pubbliche; è necessario intervenire per evitare ulteriori annose ed onerose vertenze, nonché effetti distorsivi alla concorrenza nel mercato dei servizi portuali che comportano, fra l'altro, perdita di competitività per le imprese interessate sui mercati nazionale ed internazionali; sulla corretta applicazione dell'ICI sulle aree portuali oggetto delle concessioni demaniali si era già espresso il Ministero dell'economia e delle finanze nella risoluzione n. 3/DF del 10/8/2009; porti non sono luoghi di destinazione ma luoghi di transito delle merci, così come gli aeroporti e le stazioni ferroviarie, e pertanto dovrebbero essere tutti accatostati nella categoria E, relativa alle infrastrutture esenti ai fini IMU, impegna il Governo a valutare l'opportunità di integrare le disposizioni vigenti in materia di IMU prevedendo espressamente l'esenzione dall'imposta per le aree e le banchine demaniali marittime dei porti, come delimitate dal piano regolatore portuale. 9/1544-A/66. Olivaro, Tullio."* La questione non riguarda peraltro solo la portualità commerciale. Anche molte imprese titolari di concessioni demaniali all'interno di porti e approdi turistici (solo per fare un esempio, i concessionari di aree per la locazione di posti barca) stanno infatti vivendo un momento particolarmente difficile, a causa di un quadro normativo non sempre chiaro

specialmente rispetto alle modalità di determinazione della rendita catastale la cui spesso discutibile quantificazione ha finito per dare luogo alla richiesta di imposte così elevate da superare persino i limiti della capacità contributiva. Appare quindi quanto mai opportuno un intervento normativo che modifichi l'esistente disciplina catastale tenendo *realmente* conto della *specialità* delle suddette unità immobiliari, anche sotto il profilo della corretta individuazione delle spese di amministrazione e di manutenzione. In tale prospettiva è auspicabile che l'AS 1058 *"Delega al Governo recante disposizioni per un sistema fiscale più equo, trasparente e orientato alla crescita"*, assegnato alla 6ª commissione in sede referente il giorno 27 settembre 2013 e attualmente in trattazione presso la commissione stessa, possa dare risposte certe ed efficaci. L'articolo 2 del predetto AS 1058 attribuisce infatti al Governo la delega per la revisione (con decreto legislativo) della disciplina relativa al sistema estimativo del catasto dei fabbricati sul territorio nazionale, nel rispetto dei principi e dei criteri direttivi stabiliti dallo stesso articolo 2. Paiono al riguardo di interesse le lettere g) e h), punto 2 del comma 1 della richiamata norma, anche se forse non sarebbe stata inutile una lettera *ad hoc*.



avv. Cecilia Vernetti

Studio Legale Camera Vernetti

## Identificazione del comandante e responsabilità per danni da circolazione delle unità da diporto

Il Codice della Nautica da Diporto (D. LGS n. 171/2005 non prevede un numero minimo di componenti dell'equipaggio, né l'obbligo per le imbarcazioni di dotarsi di un ruolino equipaggio, prevedendo soltanto che: *"E' responsabilità del comandante o del conduttore di unità da diporto verificare prima della partenza la presenza a bordo di personale qualificato e sufficiente per formare l'equipaggio necessario per la navigazione che intende intraprendere, anche in relazione alle condizioni meteorologiche previste e alla distanza da porti sicuri"* (cfr. art. 35 CND). Inoltre nel caso di imbarcazioni da diporto non è previsto l'obbligo di stipulare veri e propri contratti di arruolamento con i membri dell'equipaggio, a differenza di quanto avviene per le navi da diporto. Da quanto sopra discende che, stante il vuoto normativo e l'assenza di precedenti di giurisprudenza sullo specifico tema, l'identificazione del comandante dell'unità da diporto dovrà avvenire di volta in volta sulla base di valutazioni di fatto, avendo riguardo al soggetto che abbia concretamente assunto la conduzione dell'unità, in virtù di idoneo titolo di abilitazione. A quest'ultimo

proposito si evidenzia che in base al Codice della Nautica (art. 39.6) *"... la patente nautica abilita al comando o alla direzione nautica delle unità da diporto indicate per le rispettive categorie..."*. Da tale disposizione pare potersi trarre che i CDN ponga quale unico requisito per il comando di imbarcazioni da diporto l'essere in possesso di idonea patente. Del resto, l'equiparazione del "comandante" al "conduttore" dell'imbarcazione si ricava dallo stesso CDN che in più di una disposizione (v. ad esempio artt. 35 e 36 CDN) utilizza indifferentemente le due espressioni a fine di indicare le obbligazioni e i compiti di colui che abbia assunto la conduzione o il comando dell'unità. In definitiva quindi l'identificazione del comandante dell'unità dovrà essere effettuata individuando nel caso di specie il soggetto munito di patente che abbia assunto in concreto il comando dell'unità, prendendo il timone, stabilendo la rotta, coordinando e/o impartendo ordini circa le operazioni di bordo e assumendo in genere tutte quelle obbligazioni tipiche della conduzione di unità. Il tema relativo all'identificazione del comandante di imbarcazione da diporto assume rilievo sotto diversi profili fra cui quello relativo alla responsabilità extra-contrattuale per danni a terzi, derivante dalla circolazione delle unità da diporto. Infatti, l'art. 40 CDN prevede che tale responsabilità sia regolata dall'art. 2054 c.c. in tema di danni da circolazione dei veicoli. Quest'ultima disposizione, come noto, prevede un regime di responsabilità solidale tra il proprietario e il conducente del veicolo, salvo che il proprietario non provi che la circolazione sia avvenuta contro la sua volontà. Come si nota, quindi, l'identificazione del conducente (o comandante) dell'unità da diporto è necessaria ogni qual volta si verifichi un danno a terzi nel corso della navigazione, considerato che quest'ultimo sarà ritenuto responsabile in solido con l'armatore. Ma vi è di più: il comma 2 dell'art. 40 CDN, integra la previsione del codice civile, ampliando il panorama dei soggetti che in caso di danno a terzi vengono ritenuti solidalmente responsabili. Infatti, in base a tale disposizione: *"il locatario dell'unità da diporto è responsabile in solido con il proprietario e, in caso di locazione finanziaria, l'utilizzatore dell'unità da diporto è responsabile in solido con il conducente in vece del proprietario"*. L'art. 40 CDN, quindi, non solo esplicita che in caso di leasing la responsabilità dell'utilizzatore sostituisca quella del proprietario (previsione peraltro già introdotta dal Codice della Strada), ma introduce altresì una previsione tipica soltanto del campo marittimo per cui in caso di locazione la responsabilità del locatario si aggiunge a quella del locatore. In definitiva quindi l'art. 40 CDN rappresenta una norma più ampia e di maggior tutela per i terzi danneggiati, non solo rispetto all'art. 2054 c.c., ma anche rispetto all'art. 274 cod. nav., laddove prevede che nel caso di locazione, oltre al conduttore risponda anche il proprietario dell'unità.



avv. Guglielmo Camera  
Studio Legale Camera Verneti

## Gli Abbordi

Il Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare del 1972, più comunemente chiamato COLREG sono un insieme di regole miranti a prevenire eventuali urti tra navi. Le colreg sono state adottate a seguito dell'entrata in vigore Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 il cui scopo era di aggiornare e sostituire le precedenti regole del 1960, soprattutto per quanto attiene agli schemi di separazione del traffico (TSS), dopo che il primo di questi fu introdotto nello stretto di Dover nel 1967. Nel giugno del 2013, la Convenzione è stata ratificata da 155 stati che rappresentano la gran parte del tonnellaggio della flotta mercantile mondiale. A tal fine ogni paese che è membro della Organizzazione marittima internazionale (IMO) designa una "Amministrazione" per l'attuazione delle disposizioni della convenzione. Ogni amministrazione ha poi il potere di promulgare le modifiche che si applicano alle navi in acque soggette alla giurisdizione nazionale in questione, a condizione che tali modifiche non siano incompatibili con le COLREGS. Il contenuto delle Colreg si articola in 5 parti: la parte A che contiene norme generali di applicazione e definizioni, la parte B che riguarda le norme di governo e manovra, la parte C che inerisce l'uso dei fanali, la parte D che riguarda i segnali sonori e luminosi e la parte E che tratta le esenzioni dalla applicazione delle regole. La parte più corposa è quella contenuta sotto la lettera C poiché riporta un dettagliato corpus di norme che debbono trovare applicazione in ogni situazione di navigazione. In particolare è previsto alla regola 5 che su ogni nave debba essere approntato un adeguato servizio di vedetta. La regola 6 invece attiene alla velocità di sicurezza che ogni nave deve tenere a seconda delle circostanze che incontra in navigazione e delle caratteristiche della nave stessa (velocità di navigazione, densità del traffico, visibilità, capacità di governo, condimento, immersione, ecc.). Peraltro le regole che rivestono un maggior rilievo sono quelle dalla 13 alla 17. La regola 13 contempla il caso di nave che raggiunga un'altra, disponendo che la nave che "supera" sia obbligata a dare acqua. Peraltro nella regola è anche indicato cosa si intenda per nave che raggiunge un'altra (ossia con direzione maggiore di 22,5 a poppavia al traverso della nave che viene raggiunta) al fine di distinguere tale situazione con quella contemplata dalla regola 15 (navi con rotte incrocianti). La regola 14 prevede invece che le navi con rotte opposte debbano tenersi discoste accostando entrambe a dritta. La regola 15 contempla la situazione che causa il maggior numero di collisioni in mare ossia quella di due navi che abbiano rotte che si incrociano. In tal caso è previsto che la nave che provenga da dritta abbia la precedenza. Peraltro occorre notare che anche la nave che ha diritto di precedenza ha comunque l'obbligo di manovrare qualora l'altra non lo faccia o non lo faccia in tempo o in maniera tale da non riuscire con la sua sola manovra ad evitare la collisione. È questo un principio che ha ispirato le regole e che trova spazio in molte di esse ossia che, al di là dei diritti che le Colreg assegnano ad una delle due navi, su entrambe grava l'obbligo di evitare la collisione. Non a caso è alquanto improbabile che in situazioni di urto con nave con diritto di precedenza rispetto all'altra, i tribunali assegnino a quest'ultima il 100% di colpa. Le restanti regole, come detto, ineriscono l'uso dei fanali, segnali sonori e luminosi che le navi debbano adottare in caso di particolari situazioni e la cui violazione, in caso di urto, ne causano la responsabilità.



avv. Barbara Pozzolo  
Studio Legale Pozzolo

## L'Arbitrato

I bisogni delle persone fisiche e giuridiche impegnate nel mondo degli affari sono cambiati nel corso del tempo e, soprattutto in un periodo di crisi quale quello che stiamo vivendo, hanno evidenziato quanto sia importante l'utilizzo di strumenti di risoluzione delle controversie efficaci, rapidi e poco costosi, necessariamente diversi dai procedimenti giudiziari ordinari intentati davanti ai Tribunali. La consapevolezza delle mutate esigenze e la crisi in cui la giustizia italiana versa, hanno dettato negli ultimi decenni numerosi interventi legislativi volti alla cosiddetta degiurisdizionalizzazione (tra gli ultimi, il decreto legislativo 2 febbraio 2006 n. 40 sulla riforma dell'arbitrato e D.l. 28/2010 sulla mediazione in materia civile e commerciale) a favore dei sistemi di risoluzione alternativa delle controversie c.d. ADR. Tali sistemi rimandano ad un ampio raggio di processi risolutivi, che vanno ad affiancare il processo giudiziario, tra questi i più rilevanti sono: la Mediazione e l'Arbitrato. Le parti in lite si avvalgono di questi processi di ADR perché sono veloci, riservati, e meno costosi di un processo ordinario. L'Arbitrato in particolare, è caratterizzato dalla competenza ed esperienza professionale degli arbitri, opportunamente scelti. Le parti stesse, infatti, possono statuire nell'accordo arbitrale le condizioni di nomina degli arbitri: direttamente indicando gli arbitri o indirettamente affidando tale compito ad un specifico soggetto terzo, di individuato (Camere Arbitrali, Presidente del Tribunale, Presidente di un ordine professionale ecc.). In Italia, gli arbitri sono generalmente avvocati o professori di diritto, e sono scelti dalle parti in lite alla luce della loro esperienza e competenza nelle specifiche aree del diritto o tecnica oggetto della controversia. Quando una disputa sta per essere affidata ad un collegio arbitrale, ciascuna parte nomina il proprio arbitro, ed assieme, entrambi gli arbitri, ne nominano un terzo in qualità di presidente del collegio. Sull'accordo delle parti si può anche decidere di affidare la risoluzione della controversia ad un solo arbitro. Ricordiamo tuttavia che per deferire una controversia alla competenza arbitrale è necessario che nel contratto che ha dato origine alla lite o nello statuto sociale vi sia una "clausola arbitrale", o ove tale clausola non sia presente è necessario che le parti sottoscrivano all'insorgere della controversia un accordo in tal senso il "compromesso arbitrale"; tuttavia una volta insorta la lite è poco frequente che le parti si accordino per tale opzione. Le parti quindi nello scegliere l'arbitrato sono consapevoli di perdere la possibilità di adire la giustizia ordinaria. Altro vantaggio dell'arbitrato consiste nel potere della parti di determinare nella clausola arbitrale la procedura che verrà osservata nel giudizio, infatti, nel rispetto della natura "privata e volontaria" del giudizio arbitrale il legislatore si è limitato a dettare poche disposizioni in materia, ma spesso di portata imperativa, ed a rimettere

alla totale autonomia delle parti la regolamentazione della procedura. Nella libera determinazione del giudizio arbitrale a favore delle parti è altresì inclusa la possibilità di determinare la nullità di qualsiasi atto del processo a una specifica previsione contenuta nell'accordo compromissorio. L'art. 829 c.p.c. prevede, infatti, come motivo di nullità del lodo, tra l'altro, proprio l'inosservanza delle forme prescritte espressamente dalle parti a pena di nullità, qualora il vizio non sia in concreto sanato. Appare quindi evidente come le parti abbiano piena e totale autonomia nella gestione della procedura arbitrale. In mancanza di una determinazione delle parti nella convenzione d'arbitrato, con atto scritto separato o nell'atto di nomina, saranno gli arbitri designati, a determinare le forme e la procedura osservare nel procedimento. Spesso vengono altresì richiamati i regolamenti arbitrali precostituiti da organismi e camere di Arbitrato nel caso di arbitrati amministrati. Per lo svolgimento del processo, l'art. 816 bis c.p.c. non pone alcun dettame suppletivo, lasciando da ultimo agli arbitri, in difetto di previsione delle parti, la facoltà di regolare il giudizio nel modo più opportuno fissando le modalità di svolgimento del procedimento. L'unico ed inderogabile limite è dato dall'attuazione del principio del contraddittorio, affinché alle parti stesse siano concesse equivalenti possibilità di difesa, (pena l'impugnabilità del lodo per nullità ex art. 829 cpc). In mancanza di determinazione non vi è quindi applicabilità automatica della disciplina processuale, allo svolgimento del procedimento arbitrale, che potrà essere adottata solo qualora le parti, o in loro mancanza gli arbitri, l'abbiano espressamente voluta (Cass. Civ. 17.2.2011, n. 3917). Senza tuttavia dimenticare che l'arbitrato è stato definito dalla Consulta (C. Cost., 28.11.2001, n. 376) come "un procedimento previsto e disciplinato dal codice di rito preordinato all'applicazione obbiettiva del diritto nel caso concreto, ai fini della risoluzione di una controversia, con le garanzie di contraddittorio e di imparzialità tipiche della giurisdizione civile ordinaria, non differenziandosi lo stesso, per quanto riguarda la ricerca e l'interpretazione delle norme, da quello che si svolge davanti agli organi giurisdizionali statali, posto che a ogni organo giudicante è precluso tanto il potere di disapplicare le leggi, quanto quello di definire il giudizio, applicando leggi di dubbia costituzionalità, con la conseguenza che anche gli arbitri rituali possono e debbono sollevare questione incidentale di legittimità costituzionale delle norme di legge che sono chiamati ad applicare, quando risulti impossibile superare il dubbio attraverso l'opera interpretativa". Infine ricordiamo che altra caratteristica dell'Arbitrato è il criterio esclusivamente giuridico posto a fondamento della decisione degli Arbitri che si pronunceranno altresì esclusivamente sulle richieste formulate dalle parti. L'arbitrato è quindi per definizione lo strumento di ADR più affine al giudizio ordinario. Altro vantaggio dell'Arbitrato rispetto al giudizio ordinario è in termini di tempo "Le parti possono, con la convenzione di arbitrato o con accordo anteriore all'accettazione degli arbitri, fissare un termine per la pronuncia del lodo", i tempi della procedura Arbitrale sono quindi scelti dalle parti ed in mancanza l'art. 820 c.p.c. prevede che per la pronuncia del lodo, il termine di duecentoquaranta giorni dall'accettazione della nomina. Detto termine può essere poi prorogato, prima della sua scadenza, con l'accordo scritto delle parti o in alcuni casi particolari come ad esempio per l'assunzione di prove o consulenza tecniche. Tuttavia, nonostante i vantaggi dell'Arbitrato sul giudizio ordinario siano evidenti tale strumento non ha larga diffusione in quanto poco conosciuto e perché i suoi costi sono spesso considerati onerosi per le parti.



ANDREW NICHOLAS  
Clyde & Co.

## Innavigabilità ed avaria del motore principale

Il caso "Devon" La sentenza *CHS Inc Iberica SL c. Far East Marine SA* [2012] EWHC 3747 (Comm) ha considerato una serie di questioni relative a reclami del carico, in particolare nel contesto di un'avarìa del motore principale. Le questioni fondamentali interessavano problemi probatori, causalità, innavigabilità, due diligence e quantificazione del danno. I Fatti : I Reclamanti erano proprietari di un carico di mais (14,353.50 ton) caricato a bordo del "Devon" in viaggio da Varna in Bulgaria a Tarragona in Spagna. Solo 90 minuti dopo aver lasciato il porto di caricazione la nave subiva un'avarìa al motore principale e veniva rimorchiata in porto. Non veniva presentato alcun reclamo di Avaria Generale. Le riparazioni necessarie venivano completate e approvate dalla Classe due mesi dopo. Infine la nave arrivava a Tarragona 59 giorni dopo la data in cui avrebbe dovuto arrivare (se non si fosse verificata l'avarìa al motore). All'arrivo, circa 3.000 ton del carico risultavano raggrumate e ammuffite. Tale carico veniva separato dalla parte sana e venduto ad un prezzo ridotto. I proprietari del carico reclamavano la perdita della merce danneggiata, insieme a costi aggiuntivi, tra cui caricazione e scaricazione, costi di deposito e le spese dei legali stranieri. **La mancanza di prove:** Una sorprendente caratteristica di questo caso era la mancanza di prove relative alla causa dell'avarìa al motore e l'estensione dei danni subiti dal motore. Il Giudice riferiva infatti tale questione come "una notevole caratteristica del processo". Quasi tutte le informazioni disponibili erano state riportate in una relazione molto breve sottoscritta dal Direttore di Macchina, la quale confermava soltanto i fatti di base. La prova "mancante" poteva essere riassunta come segue: a) Non vi era testimonianza di alcuna prova, da nessun Ufficiale, membro dell'equipaggio o perito che avesse ispezionato il motore danneggiato a Varna b) Non vi era alcuna indicazione nella sala macchine o osservazione di pressione o di indicatori di temperatura c) Venivano acquisite copie illeggibili di logs/registri non verificati del motore e registrazioni di manutenzione, tuttavia senza alcun dettaglio significante d) non venivano messi a disposizione o fotografate le parti danneggiate del motore ai fini di ispezionarle e) Non vi era alcun report, documento o dichiarazione che ineriva la probabile causa del sinistro f) Non era stata comunicata alcuna prova relativa al Safety Management System, salvo un rapporto della Classe che affermava che "non sono state rivelate carenze nel corso degli indagini" g) Gli armatori avevano ammesso che ci

fosse stato un guasto nel sistema di lubrificazione, ed avevano soltanto sostenuto che fosse un vizio occulto. **Causalità:** Chiaramente la mancanza di una prova affidabile, o qualsiasi prova dettagliata, ha reso il lavoro degli esperti particolarmente difficile. La difficoltà per il Giudice era quella di determinare la probabile causa, in base alle prove limitate a sua disposizione. *Nella sentenza appare evidente che Cooke J non è rimasto affatto sorpreso dall'approccio degli Armatori per quanto riguarda l'obbligo di fornire prove a sostegno, in particolare la mancanza di qualsiasi prova testimoniale, registrazioni, corrispondenza o report relativi a qualsiasi indagine degli Armatori e relativi alla causa del sinistro.* Il Giudice ha ritenuto che questo, come lo chiamava lui, "silenzio-fantasma" intorno a questo tema non poteva che essere dovuto ad una successiva decisione deliberata degli Armatori di non rivelare documenti che potessero avere influito negativamente sul loro caso o, in alternativa, ad una decisione presa al momento per evitare di discutere la causa, nella speranza che questo non avrebbe portato a conclusioni sfavorevoli. **Innavigabilità / due diligence :** La polizza di carico era soggetta alle Regole dell'Aja 1924. Dopo aver considerato le questioni relative alla prova e la spiegazione contraddittoria di ciascuno degli esperti nominati, Cooke J ha sostenuto che sulla base del calcolo delle probabilità, la nave fosse innavigabile all'inizio del viaggio a causa delle condizioni del sistema di raffreddamento ad acqua marina. Inoltre, ha dichiarato che non vi fosse alcun sistema in vigore per l'appropriato monitoraggio delle temperature degli oli lubrificanti o della pressione nei sistemi di raffreddamento. Di conseguenza, la nave era innavigabile anche a causa di tale mancanza di sistemi, il che significava che il sistema di raffreddamento era destinato a fallire e gli oli lubrificanti a surriscaldarsi. I Reclamanti sono quindi riusciti a dimostrare che gli Armatori non esercitarono l'obbligo di rendere la nave navigabile ai sensi dell'articolo III della Regola 1 delle Regole di Aja-Visby. La seconda conclusione in relazione all'innavigabilità era altresì rilevante nel contesto dell'obbligo di *due diligence*. Il Giudice ha ritenuto che è stato impossibile istituire o mantenere un sistema di monitoraggio dei fattori che hanno contribuito al verificarsi del sinistro. Ne consegue che lo stesso aspetto che aveva costituito l'innavigabilità ha di fatto costituito anche una mancanza di *due diligence* da parte degli Armatori nel rendere la nave navigabile. Di conseguenza non era disponibile alcuna difesa per gli Armatori in base all'articolo IV Regola 1 delle Regole di Aja-Visby, in quanto non avevano esercitato la *due diligence* nel rendere la nave navigabile. **Omissione nel procedere a velocità appropriata:** I Reclamanti hanno inoltre sostenuto che gli Armatori hanno violato il loro obbligo nascente dalla polizza di carico di procedere a tutta velocità verso il porto di scaricazione. Anche se la conclusione dell'innavigabilità era sufficiente affinché il reclamo venisse ammesso, il Giudice ha esaminato se si fosse verificata un inadempimento nel procedere al porto di scaricazione in virtù della lunghezza complessiva del viaggio, quando il motivo del ritardo era l'incidente in sé, causato da innavigabilità. Dato che la causa del ritardo del viaggio fu l'avarìa

della nave, verificata a causa della sua innavigabilità, era chiaro che questa era anche la causa del ritardo del viaggio ed il danneggiamento delle merci. J Cooke ha ritenuto che non vi potesse essere un inadempimento separato dell'obbligo di procedere con velocità appropriata, quando la nave non poteva procedere affatto a causa di una precedente inadempimento. **Le questioni sul Quantum :** Due questioni sono sorte in relazione al quantum: la vendita della merce danneggiata ed il costo dei legali stranieri. In relazione al carico, gli armatori hanno sostenuto che il mais danneggiato avrebbe dovuto essere stato mescolato con il restante mais non-danneggiato e venduto a prezzo pieno. Il Giudice ha respinto tale affermazione ritenendola irrealistica. I proprietari del carico avevano accuratamente documentato il sopraluogo e lo smaltimento del carico danneggiato ed ha accettato che questa fosse l'unica azione plausibile che avrebbe potuto essere presa in tali circostanze. Per quanto riguarda le spese per i legali stranieri, sostenute dai Reclamanti per il sequestro della nave in Spagna, gli armatori hanno sostenuto che queste fossero in linea di principio irrecuperabili, così come i costi del procedimento all'estero. Cooke J non ha accettato tale impostazione, in quanto il procedimento in Spagna era stato promosso per ottenere una garanzia del credito. Il giudice ha ritenuto che i costi dell'arresto fossero recuperabili, in quanto conseguenza prevedibile e sufficientemente diretta dell'inadempimento. Quindi la strategia degli Armatori presentava delle difficoltà ed evidenziava alcune lezioni utili per futuri reclami che coinvolgano un'avarìa al motore principale. Tali reclami spesso ingenerano una documentazione significativa, con particolare attenzione ai sistemi di gestione della sicurezza. In questo caso la quasi totale mancanza di prove di sistemi di gestione di sicurezza e manutenzione, ha gettato le basi per una conclusione che ha portato alla mancanza di *due diligence* nel rendere la nave innavigabile. Per quanto riguarda la tattica degli Armatori di nascondere le evidenze sfavorevoli per il loro caso, il giudice è stato molto chiaro ritenendo che, anche se il reclamante ha dovuto costruire il suo caso sull'innavigabilità, avrebbe avuto a sua volta il diritto di "tenere conto della tempistica dell'avarìa del motore principale e l'assenza di prove fornite da parte degli Armatori" nel giungere alle loro conclusioni sulla causalità. Alla fine questa è risultata una tattica che è stata, in ultima analisi, particolarmente positiva per il reclamante. Il riferimento del Giudice alla tempistica dell'avarìa è altresì utile. Chiaramente il fatto che il problema sia sorto dopo soli 90 minuti di navigazione è un aspetto che ha agevolato il reclamante, in un caso in cui vi erano pochissime informazioni disponibili. Anche se questo caso è un esempio estremo, evidenzia l'importanza del procedimento della disclosure in tutti i casi di innavigabilità, ma in particolare in quelli che coinvolgono problemi al motore principale, dove, almeno in teoria, dovrebbero essere disponibili registrazioni dettagliate e tracce cartacee. Un vantaggio dei procedimenti in Inghilterra a questo riguardo è l'elevata importanza attribuita all'obbligo di fornire una disclosure completa delle prove e la possibilità di richiedere provvedimenti del Tribunale per ottenere la produzione di documenti ove necessario. la violazione degli Armatori dei loro obblighi nascenti dalla disclosure in questo caso ha attirato forti critiche da parte del giudice ed ha chiaramente influenzato il risultato.



dr. Giambattista Poggi

Studio Poggi &amp; Associati

## DIFFORMITÀ TRA NORMA COMUNITARIA E NAZIONALE ED EFFETTI SULLA VARIAZIONE DI ALIQUOTA I.V.A. DAL 21 AL 22%

Con riferimento alla normativa nazionale, per effetto delle modifiche apportate dalla legge 228/12 all'art.39 del DL 331/93, con decorrenza dall'1 gennaio 2013, i principi generali di determinazione del momento di effettuazione delle operazioni intracomunitarie debbono considerarsi uniformati. Circa la data di effetto della variazione di aliquota IVA (dal 21 al 22% decorrente dall'1 ottobre 2013), secondo la normativa nazionale occorre fare riferimento al momento di effettuazione della operazioni. A sensi del citato art. 39, le cessioni intracomunitarie e gli acquisti intracomunitari di beni si considerano effettuati al momento dell'inizio del trasporto o della spedizione al cessionario o a terzi per suo conto, rispettivamente dal territorio dello Stato o dal territorio dello Stato membro di provenienza, salvo che, per intesa tra le parti, non sia previsto che gli effetti traslativi o costitutivi si producano in un momento successivo alla consegna: in tal caso le operazioni si considerano effettuate nel momento in cui si produrranno tali effetti e comunque dopo il decorso di un anno dalla consegna. Si tralascia la casistica più specifica dei contratti estimatori e simili. L'art. 39 precisa, altresì, che, se anteriormente al verificarsi degli eventi sopra indicati è stata emessa la fattura, l'operazione intracomunitaria si considera effettuata alla data della fattura medesima e limitatamente all'importo fatturato. Con riferimento, invece alla normativa comunitaria, ai fini dell'effetto di variazione dell'aliquota si deve avere riguardo al "momento di esigibilità dell'imposta" che si verifica all'atto di emissione della fattura. In base alle disposizioni comunitarie (combinato disposto dell'art. 93 par. 2 lett. b) e dell'art. 69 della Direttiva 2006/112/CE, come sostituito dall'art. 1, punto 5), Direttiva 13 luglio 2010, n. 2010/45/UE, nel caso di acquisto intracomunitario di

beni, l'IVA diventa esigibile al momento dell'emissione della fattura o alla scadenza del termine di cui all'articolo 222, primo comma, se nessuna fattura è stata emessa entro tale data. Quindi per gli acquisti intracomunitari di beni, la misura del prelievo è stabilita in base al momento in cui l'operazione è effettuata e l'operazione si considera «effettuata» al momento dell'emissione della fattura, se questa avviene prima della partenza dei beni. Pertanto, per effetto ed in conseguenza delle difformità tra normativa nazionale e comunitaria, ad un acquisto di beni partiti da uno Stato UE nel settembre dell'anno 2013, arrivati in Italia e fatturati in ottobre, secondo le regole comunitarie andrebbe applicata l'aliquota del 22%, mentre secondo le regole nazionali andrebbe applicata l'aliquota del 21% al momento dell'integrazione della fattura. Si rammenta, altresì, che il richiamato art. 39, comma 2 del DL 331/93 ha escluso la rilevanza degli acconti versati sugli acquisti di beni intracomunitari e, quindi, per effetto di detta variazione, l'operazione intracomunitaria non si ritiene più effettuata, ancorché nei limiti dell'importo pagato, in caso di anticipazione del corrispettivo. Da segnalare, inoltre, che le predette disposizioni non si applicano alle operazioni di importazione dato che, come prescrive l'art. 201 del Codice doganale comunitario (Reg. CEE n. 2913 /1992), l'obbligazione doganale all'importazione sorge "al momento dell'accettazione della dichiarazione in dogana". Nello specifico, per le importazioni di beni l'aliquota IVA del 22% si applica con riferimento alle operazioni per le quali la dichiarazione doganale è stata accettata successivamente al 1° ottobre 201. Ai fini della registrazione si rammenta che la fattura ricevuta deve essere integrata e annotata entro il 15 del mese successivo a quello in cui è ricevuta, con riferimento al mese precedente e che i termini di registrazione sul registro Iva degli acquisti non sono più necessariamente allineati a quelli di registrazione sul registro Iva delle vendite, dato che si può usufruire dei termini ordinari. Occorre inoltre ricordare come anche il cessionario non residente debba prestare particolare attenzione al momento di partenza dei beni, dato che da tale momento decorrono i termini per la regolarizzazione dell'operazione nel caso in cui non abbia ricevuto la fattura. In tal caso entro il secondo mese successivo a quello di partenza dei beni, il cessionario dovrà emettere entro il 15 del terzo mese successivo un'autofattura che deve essere annotata entro lo stesso termine, ma con riferimento al mese precedente. Così, nel caso in cui la merce sia partita a settembre e il cessionario non abbia ricevuto la fattura, lo stesso dovrà emettere autofattura entro il 15 dicembre, e questa dovrà confluire nella liquidazione di novembre ma l'operazione

sconterà Iva al 21%, perché effettuata a settembre.

### Principali scadenze fiscali per le imprese dall'1 novembre al 16 dicembre 2013

**18-11-13** Emissione e registrazione delle fatture differite relative a beni consegnati o spediti nel mese solare precedente e risultanti da d.d.t.

**18-11-13** Contribuenti Iva mensili/trimestrali: liquidazione e versamento dell'Iva relativa al mese precedente/III trimestredel 2013.

**18-11-13** 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 18 novembre 2013

**18-11-13** Per i sostituti di imposta: versamento ritenute alla fonte sui redditi di lavoro dipendente, assimilati e di lavoro autonomo e/o su redditi da provvigione corrisposti nel mese precedente.

**25-11-13** 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.

**30-11-13:** 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.

**16-12-13** Emissione e registrazione delle fatture differite relative a beni consegnati o spediti nel mese solare precedente e risultanti da d.d.t.

**16-12-13** Contribuenti Iva mensili: liquidazione e versamento dell'Iva relativa al mese precedente.

**16-12-13** 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 16 dicembre 2013

**16-12-13** Per i sostituti di imposta: versamento ritenute alla fonte sui redditi di lavoro dipendente, assimilati e di lavoro autonomo e/o su redditi da provvigione corrisposti nel mese precedente.

# 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, Marcello Ghelardi, Andrea La Mattina, Marco Lopez De Gonzalo, Aldo Mordiglia, Emilio Piombino, 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, Giancarlo Soave, Andrea Tracci.



avv. Enrico Vergani

Studio Legale Garbarino Vergani

## Arbitrato marittimo: strumento del commercio internazionale o giurisdizione straniera?

La riflessione costituisce uno dei "titoli di coda" (per usare la felice espressione del Prof. Carbone) del seminario, organizzato venerdì, 15 novembre dal Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università di Genova e dall'Associazione Italiana per l'Arbitrato. Ed impone una revisione critica della visione dell'arbitrato marittimo quale strumento di risoluzione delle controversie diffuso nella prassi degli operatori internazionali, da qualificarsi come espressione della *lex maritima mercatorum*, insieme di principi trasnazionali, utilizzati specialmente dagli Arbitri marittimi prescindere e travalicando l'impiego dei tradizionali criteri di collegamento internazionale-privatistici. L'arbitrato marittimo, dunque, si porrebbe come un sistema di risoluzione della controversie unitario e speciale, con la rinuncia ad ogni tipo di giurisdizione, sia essa italiana o straniera, a favore di uno

strumento comune e condiviso. Ciò in ragione di un particolare "statuto di gruppo" degli operatori del commercio marittimo internazionale, che viene definito "status mercatorio" da Andrea La Mattina nel suo recente volume "L'Arbitrato Marittimo e i principi del commercio internazionale" (recensito sul numero 3 di maggio 2013). L'idea, chiaramente espressa nell'opera sopra riferita e riecheggiata nei contributi di diversi relatori al Seminario, è che, verificata la validità della clausola arbitrale, quale espressione compiuta della volontà delle parti, soggetti professionali, esperti ed *insider* di un mercato caratterizzato da una forte specializzazione, perfettamente in condizione di autodeterminarsi, non vi sia più spazio o rilevanza per l'intervento di qualsiasi giurisdizione statale se non al momento (successivo) dell'esecuzione della pronuncia arbitrale. Tale connotazione dell'arbitrato marittimo, tuttavia, mi sembra possa qualificarsi come un auspicio (condivisibile o meno), piuttosto che la ricostruzione dello stato dell'arte a cui è giunto lo sviluppo della giurisprudenza italiana ed internazionale. Nell'ambito del nostro ordinamento si segnala, in proposito, l'articolata ordinanza 25 ottobre 2013, n. 24153 resa in sede di regolamento preventivo di giurisdizione dalla Corte di Cassazione a Sezione Unite (Pres. Rovelli, Relatore Segreto) in cui, con significativo ripensamento di una giurisprudenza che (a partire dalla pronuncia delle Sezioni Unite 3 agosto 2008, n. 527) appariva ormai consolidata, il Giudice di legittimità si discosta in modo deciso dalla prevalenza della natura di atto di autonomia privata del compromesso arbitrale, per cui il sindacato

del Giudice ordinario sarebbe limitato alla validità ed efficacia della clausola compromissoria. Secondo la precedente giurisprudenza, infatti, mentre il ricorso all'arbitrato italiano poneva una questione di competenza tra Giudice ordinario e giurisdizione privata scelta dalle parti nell'ambito dei diritti disponibili, l'arbitrato estero avrebbe comportato la rinuncia ad ogni tipo di giurisdizione, sia essa italiana o straniera (sul punto, specificamente, Cassazione, S.U., 5 gennaio 2007, n. 35; Cassazione S.U., 28 gennaio 2005, n. 1735; Cassazione, S.U., 18 aprile 2003, n. 6349; Cassazione, S.U., 22 luglio 2002, n. 10723; Cassazione, 21 ottobre 2009, n. 22236), ponendosi quindi al di fuori di qualsiasi questione di concorrenza tra diversi strumenti giurisdizionali ed eliminando alcuna connessione con l'ordinamento giuridico in cui l'arbitrato ha sede. La recente ordinanza delle Sezioni Unite, si pone in un'ottica radicalmente diversa: espressamente innovando la propria giurisprudenza (ovvero, richiamando una propria risalente giurisprudenza, di cui sono espressione Cassazione, S.U., 4 luglio 1981, n. 4360 e Cassazione, S.U., 3195 / 1969, espressamente citate in motivazione), sostiene apertamente la natura giurisdizionale e sostitutiva della funzione del giudice ordinario svolta dall'attività degli arbitri rituali. Pertanto, in presenza di una clausola compromissoria di arbitrato estero, l'eccezione di compromesso determina il sorgere di una questione di giurisdizione, rendendo ammissibile il regolamento preventivo ex art. 41 cod. proc. civ. Nel caso di arbitrato rituale italiano, il dettato dell'art. 819-ter del codice di rito (oggetto di recente revisione costituzionale ad opera

### Indice

Arbitrato Marittimo: strumento del commercio internazionale o giurisdizione stranieri?  
Wear and Tear nell'assicurazione marittima ILO-MLC, 2006 novità in materia di lavoro marittimo  
"Contractors" a bordo delle navi mercantili italiane: ultimo atto

Costi minimi

La marcatura CE: produttori e organismi notificati  
La codificazione del diritto al contraddittorio preventivo

Ritardo del Treno: Corte di Giustizia UE  
"Brevi" sul convegno Wista  
Il caso "British American Tobacco"  
Quando è concluso un contratto di vendita di materie prime?

Questioni in materia i canoni demaniali marittimi

La clausola di vincolo  
Scioperi: comprendere i rischi.

La normativa  
Prestazioni di deposito e stoccaggio delle merci  
Scadenze fiscali

LT

della sentenza Corte Costituzionale, 19 luglio 2013, n. 223, che introduce l'istituto della riassunzione della causa anche in sede arbitrale) prevede invece il sorgere di una questione di competenza, con il ricorso al rimedio del regolamento necessario ovvero facoltativo di competenza (artt. 42 – 43 cod. proc. civ.). La Suprema Corte svolge un'ampia motivazione a sostegno del mutamento radicale del proprio precedente orientamento. In esso, lo ricordiamo, la valutazione di un compromesso per arbitrato estero si risolveva in una questione di merito, avente ad oggetto la validità del compromesso o della clausola compromissoria. Le considerazioni della Corte sono volte ad evidenziare, la coerenza della soluzione adottata oltre che al dettato del più volte richiamato art. 819-ter cod. proc. civ. in materia di arbitrato nazionale, al rispetto del precetto costituzionale del Giudice naturale preconstituito per legge (art. 102 Cost.) nonché dei requisiti richiesti dalla Corte Europea sui diritti dell'Uomo per rispettare il paragrafo 6 della Convenzione di Roma del 4 novembre 1950 per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali. In ultimo, una considerazione eminentemente pratica: la decisione da parte della Suprema Corte in sede di regolamento preventivo di giurisdizione (arbitrato rituale estero) ovvero regolamento di competenza (arbitrato rituale nazionale) offre agli operatori pratici uno strumento efficiente, rapido e di estrema autorevolezza, atteso il Giudice che lo pronuncerà, per definire in via preliminare e sollecita qualsiasi questione circa l'efficacia, nella singola controversia, di una clausola arbitrale o di un compromesso in arbitri. Sacrifica la pretesa natura autonoma e delocalizzata dell'arbitrato marittimo e commerciale, ma, forse, ci offre un percorso più agevole e più certo in caso di controversie sulla stessa possibilità di ricorrere allo strumento dell'arbitrato. Del resto, segno di una natura giurisdizionale del nostro istituto che resiste, anzi si rafforza, anche nell'ambito dell'ordinamento inglese, in cui l'arbitrato marittimo ha un ruolo relevantissimo, può accadere (ed è recentemente accaduto) che, in presenza di un valido richiamo ad una clausola arbitrale in polizza di carico, le parti di siano trovate a litigare innanzi alla *High Court of Justice*. E' questo l'esito della pronuncia resa in data 14 ottobre 2013 dalla *England and Wales High Court (Commercial Court)*, chiamata a pronunciarsi nel caso *Caresse Navigation Ltd. vs. Office National de l'électricité (The "Channel Ranger")* sugli effetti del richiamo a legge ed arbitrato di cui al sottostante *Charter Party*, contenuto su una polizza di carico emessa su modello "Congenbill 1994". Il richiamo in polizza ha, come noto, ad oggetto "Law and Arbitration Clause" di cui al sottostante *Charter Party*, il quale, tuttavia, sebbene specificamente identificato, era stato redatto su

formulario Amwelsh, che non prevede alcuna clausola arbitrale, ma deferisce le dispute derivanti dall'esecuzione del contratto alla giurisdizione esclusiva della *High Court of Justice*. La ricostruzione della *Commercial Court* è stata nel senso di ritenere il riferimento contenuto in polizza come un più generico richiamo alla clausola "legge e giurisdizione" contenuta nel *Charter Party*, con la conseguenza di sottoporre la disciplina sostanziale del contratto di trasporto alla legge inglese e di radicare il giudizio di fronte al giudice ordinario in luogo di un Collegio Arbitrale che, sebbene richiamato in polizza al fine delle risoluzioni delle controversie, non era previsto nell'ambito del sottostante contratto di noleggio. Ciò anche nel caso di un documento (quale, appunto, la polizza di carico) destinato a circolare, quale titolo rappresentativo della merce in viaggio, con efficacia vincolante nei confronti del prenditore della polizza il quale, osservando i termini dell'incorporazione della clausola arbitrale riferiti nel retro polizza, non solo non è in grado di determinare quale forma di arbitrato è stata, in concreto, prevista nel sottostante *Charter Party*, ma da oggi rischia di trovarsi coinvolto in giudizio, magari quale parte in un accertamento negativo promosso in una giurisdizione straniera (è questa la fattispecie concreta decisa nel caso *The "Channel Ranger"*). E tuttavia da parte di alcuni commentatori la decisione qui richiamata viene considerata avere apportato "clarity and certainty". Ci si chiede, ed è l'ultimo dubbio con cui chiudo, se la stessa chiarezza e certezza nell'interpretazione della volontà delle parti sarebbe stata adottata a nell'ipotesi di un richiamo alla giurisdizione di una corte diversa da quella inglese.



avv. Guglielmo Camera  
Studio Legale Camera Vernetti

## Wear and tear nell'assicurazione marittima

Con tale accezione si intende la vetustà e l'usura ossia quel normale procedimento progressivo a cui è soggetto un bene assicurato nel corso del tempo e che si concreta in una certa diminuzione di valore ed un normale decadimento materiale. Orbene, per quanto tale procedimento si concreti in un "danno" al bene assicurato, non sarà mai risarcibile in base alla polizza. La motivazione nasce

dal fatto che il contratto di assicurazione mira a coprire i rischi che potrebbero occorrere al bene assicurato e non quelli che occorrono con certezza. Il problema pratico nasce dalla difficoltà di distinguere quando ricorra un caso di *wear and tear*, da un caso che si verifichi a causa di un diverso rischio (coperto) quale, a titolo di esempio, il *perils of the sea* (cd. "fortuna di mare"). Un esempio è quello di un danno che si verifichi alle vele, ai cavi o alle ancore. Qualora occorra un danno a tali parti dell'unità, è spesso difficile comprendere se la rottura di tali parti sia stata dettata da un rischio di mare ovvero dal corso normale degli eventi o del tempo. Non a caso nel *Marine Insurance Act 1906* il termine *perils of the seas* si riferisce unicamente agli accidenti fortuiti della



Marine Insurance Act 1906

navigazione e non ricomprende invece l'azione ordinaria del vento e del mare. In linea generale si ritiene che un danno che non sia dovuto ad un'azione straordinaria, inusuale e violenta di un rischio coperto, sia stato causato da *wear and tear*. Ulteriore distinzione che rileva dal punto di vista pratico è quella con l'*inherent vice* o il *latent defect* (cd. vizio latente o intrinseco). In tal caso la distinzione potrebbe rivelarsi alquanto ardua poiché sia l'uno che l'altro si possono manifestare in maniera graduale, sviluppandosi nel corso del tempo. Peraltro mentre le polizze potrebbero in alcuni casi coprire i vizi occulti o i danni da essi derivanti, certamente non coprono i danni derivanti da usura. In generale si ritiene che il vizio occulto ricorra quando sia stato causato da un atto dell'uomo, generalmente una negligenza nella costruzione, progettazione o che vada d'interessare il materiale stesso. In tal caso il vizio si manifesta in un danno, che era però presente al momento della costruzione o dell'installazione o che è derivato dal modo in cui il bene assicurato è stato progettato, costruito o installato. Considerato quanto sopra si comprende che l'usura deriva invece da un evento naturale, inevitabile e ordinario che si verifica causa del normale uso del bene assicurato. Per esempio ricorrerà in tutti i casi in cui il bene assicurato richieda rinnovamenti o lavori a determinati intervalli di tempo, a seguito del normale logorio dovuto all'uso. Alternativamente potrebbe accadere che il danno da usura si verifichi prematuramente quale risultato di circostanze esterne, che non sono però dovute ad un vizio occulto. Per esempio il danno da corrosione dovuto ad un cambio di temperatura che non è usualmente coperto a termini di polizza.



Avv. Simona Coppola

Studio Legale GarbarinoVergani

## ILO-MLC, 2006

### Novità in materia di lavoro marittimo

La Maritime Labour Convention (MLC) è stata adottata nel corso della Conferenza Internazionale del Lavoro del febbraio 2006 ed è intervenuta in materia lavoristica allo scopo di garantire a tutti i lavoratori marittimi dei Paesi aderenti condizioni di vita e di lavoro dignitose. La Convenzione riguarda tutte le navi di stazza superiore alle 500 tonnellate che operano su rotte nazionali o internazionali e mira a garantire livelli minimi paritari per tutti i lavoratori degli Stati aderenti. L'Italia è il cinquantaduesimo Stato ad aver ratificato la Convenzione a livello mondiale ed il ventesimo dell'UE; con la ratifica dell'Italia si è stimato che l'80% della flotta mondiale ha ormai aderito alle direttive imposte dalla Convenzione: non hanno in oggi ratificato la Cina e gli Stati Uniti. La speranza è ora quella che si possa ottenere la ratifica universale della Convenzione; il raggiungimento di tale obiettivo sembra favorito dal fatto che anche le navi che battono bandiere di Stati non aderenti alla Convenzione saranno sottoposte a controlli volti ad appurare che siano garantite ai lavoratori marittimi le condizioni minime di tutela previste dalla Convenzione e che le navi non a norma saranno soggette a prolungate ispezioni nei porti degli Stati firmatari. Al contrario, la ratifica della Convenzione da parte dello Stato di appartenenza e il possesso delle relative certificazioni garantiranno di velocizzare gli accertamenti imposti dalla Convenzione. Elemento di novità rispetto ad altre Convenzioni che la ILO (International Labour Organization) ha proposto negli anni è che la MLC 2006 non impone agli Stati un'applicazione rigida ma sia anzi stata concepita in maniera tale da consentire una certa flessibilità in fase di applicazione, questo anche perché, considerata la diversità delle legislazioni a livello mondiale in materia lavoristica e sociale, precedenti strumenti normativi proposti dall'ILO dedicati al lavoro marittimo avevano ricevuto scarsa attenzione e soprattutto un esiguo numero di ratifiche. La Libertà lasciata agli Stati nell'applicazione della Convenzione ha pertanto sicuramente portato alla grande diffusione della medesima anche se a discapito di una applicazione omogenea. Questa cd. "carta dei diritti del lavoratore marittimo" riguarderà circa un milione e mezzo di lavoratori marittimi ed impegnerà governi e parti sociali in uno sforzo congiunto per la sua corretta applicazione garantita sia dalle ispezioni nei porti sia dal monitoraggio dell'ILO. Grande entusiasmo si è registrato intorno alla ratifica nei vari Stati della MLC 2006 che si ritiene porterà un vero cambiamento nella vita di tantissimi lavoratori.

Gli ambiti in cui va maggiormente ad incidere la Convenzione sono l'età minima di lavoro, (che è in oggi stabilita in anni 16), i tempi di lavoro e di riposo, salari e ferie, diritti sindacali, protezione sociale, salute e sicurezza dei lavoratori. Con la ratifica della Convenzione l'Italia si è pertanto impegnata a garantire che ai lavoratori marittimi siano assicurate condizioni di impiego che prevedano regolari contratti scritti, la definizione di un orario di lavoro congruo, alloggi dignitosi e strutture ricreative, e soprattutto la conformità e l'applicazione delle regole della Convenzione sulle navi che battono la sua bandiera. La Convenzione, infatti, che è intervenuta anche in materia di ispezioni dello Stato di bandiera e di controllo dello Stato di approdo della nave, prevede infine periodiche verifiche sulla nave che possono essere programmate o avviate a fronte di reclamo da parte del lavoratore marittimo, e che le navi ottengano una certificazione *ad hoc* cd. "certificato di lavoro marittimo" ed una "dichiarazione di conformità del lavoro marittimo" (all. A5-II della Convenzione). Lo scorso lunedì 25 novembre si è tenuto un



convegno organizzato a Napoli sulla tematica in oggetto che ha invitato ad una tavola rotonda, per un confronto su questo tema, esponenti del Ministero dei Trasporti, di Agenzie Marittime e delle Capitanerie di Porto. In platea anche alcuni Armatori ed avvocati che sono intervenuti nella tavola rotonda creando un ottimo spunto di discussione ed un approccio pratico alla applicazione, non facile, della Convenzione. Partendo da una certezza, ovvero che la bandiera italiana è certamente sinonimo di garanzia per i lavoratori, e che sulle navi italiane vengono già in massima parte garantiti ai lavoratori i diritti minimi previsti dalla Convenzione, il punto di vista degli operatori dei vari settori è senz'altro molto utile per staccarsi dalle carte e calarsi nella realtà scoprendo come una Convenzione molto corposa e articolata venga poi di fatto applicata in Italia e soprattutto come il nostro Stato si è preparato ad affrontare questa novità legislativa. Da parte degli agenti e raccomandatori marittimi un'illustre relatore chiamato ad esprimersi sul tema - Andrea Mastellone - ha evidenziato che, a fronte della implementazione della applicazione della Convenzione in Italia, il raccomandatorio marittimo assumerà un ruolo ancora più centrale di quello attuale. Infatti, il raccomandatorio marittimo ha sempre svolto anche un ruolo di controllo sulle condizioni della vita dei lavoratori marittimi vigilando prima dell'imbarco che i medesimi siano assicurati per il periodo dell'imbarco e che i contratti di arruolamento non

contengano previsioni contrarie a quanto stabilito dai contratti collettivi nazionali. Questo infatti è quanto prevede l'art. 4 della Legge n. 135 del 1977 che disciplina la professione del raccomandatorio marittimo. Oggi dunque, il raccomandatorio sarà chiamato a svolgere le medesime funzioni ma avendo come riferimento anche gli standard imposti dalla Convenzione e svolgerà di fatto un ruolo pubblicistico facendosi garante dell'applicazione della MLC 2006 ma anche portavoce delle eventuali esigenze e segnalazioni dei lavoratori marittimi. Il diritto riconosciuto dalla Convenzione ai marittimi di formulare un reclamo contro l'Armatore allo scopo di segnalare condizioni a bordo non in linea con quanto stabilito dalla MLC 2006, ha invece allarmato un Armatore presente in sala che ha rappresentato quanto questo tipo di possibilità, che di fatto c'è sempre stata per il lavoratore che a bordo ha come suo portavoce il Comandante della nave, sia pericolosa dal momento che può comportare la detenzione della nave da parte delle Autorità del porto di approdo. Questo genere di reclami, ha rilevato la parte armatoriale, possono essere usate strumentalmente per ottenere immediatamente, sotto minaccia di veder fermata la nave in un porto, qualcosa che magari non è oggetto di una reale esigenza. Invero, la preoccupazione dell'Armatore italiano che già sente di tutelare (come di fatto fa) i propri lavoratori sia in modo assoluto ma soprattutto se paragonato ad altre bandiere, è che un elemento dell'equipaggio capriccioso oppure volutamente sabotatore, possa usare questo strumento del reclamo per danneggiare la Compagnia. Un altro segnale di criticità della Convenzione rappresentato dagli Armatori è che la medesima non sia in oggi stata ratificata da tutti gli Stati; ciò di fatto comporta che gli Armatori più attenti a livello mondiale alla salute dei propri lavoratori saranno ulteriormente penalizzati perché chiamati ad investire per essere "in compliance" con le regole della Convenzione ma nel frattempo si troveranno, come già oggi si trovano, a competere sullo stesso mercato del mare con Stati come la Cina che non ha ratificato la Convenzione e pertanto ha decisamente costi del lavoro inferiori. Molto interessante, infine, anche l'intervento del Ministero e della rappresentanza delle Capitanerie di Porto che hanno fatto emergere un'altra, certamente sanabile, incongruenza nell'applicazione della Convenzione. Si consideri che in Italia la Convenzione ratificata il 19 novembre 2013 entrerà in vigore il 19 novembre 2014. Ebbene, in oggi sono già iniziati i controlli da parte delle Capitanerie volte al rilascio della certificazione del lavoro marittimo prevista dalla MLC 2006. La domanda è: cosa ne sarà di queste dichiarazioni in oggi rilasciate alla data del 19 novembre 2014? Ovvero saranno queste certificazioni ancora valide o dovranno essere nuovamente ottenute? Sarebbe questa una domanda ancora priva di risposta e su cui il Ministero auspica poter fare chiarezza nel breve periodo. Nel frattempo sembra comunque che la Convenzione piaccia a molti in quanto va ad innalzare, soprattutto in alcuni Stati, il livello minimo delle condizioni di lavoro a bordo della navi favorendo in primo luogo i lavoratori ma anche i datori di lavoro perché un lavoratore stanco e non soddisfatto difficilmente ha a cuore il proprio lavoro e lo svolge adeguatamente.



avv. Chiara Raggi

Studio Legale Mordiglia

## “Contractors” a bordo delle navi mercantili italiane: ultimo atto

Il 19 Ottobre scorso, Alessandro Pansa, Direttore Generale del Dipartimento di Pubblica Sicurezza ha firmato la circolare attuativa delle disposizioni di cui al decreto ministeriale 28.12.2012n. 266 recante il Regolamento di impiego di guardie giurate private a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana che transitano in acque internazionali a rischio di pirateria. Con tale atto si è dunque giunti al perfezionamento di un lungo iter legislativo iniziato nel Luglio del 2011 con l'emissione da parte del Governo italiano decreto legge 107/2011 (convertito con legge n. 130 del 28.8.2011) recante la previsione di imbarco a bordo delle navi mercantili italiane Nuclei Militari di Protezione (NMP) costituiti da personale della Marina Militare e di altra Forza Armata. Ripercorrendo brevemente le tappe che dal Luglio del 2011 hanno caratterizzato i vari provvedimenti che sono stati adottati dal Governo Italiano nella lotta contro la pirateria, forse qualcuno ricorderà che, a dare la prima attuazione alla legge 2.8.2011 n. 130, è stato il decreto n. 963/2011 del 7 Ottobre 2011 con cui il Comando Generale delle Capitanerie di Porto ha provveduto a disciplinare gli aspetti più marcatamente operativi della procedura e, in particolare, le regole d'ingaggio del personale militare nonché le procedure tecnico-amministrative relative alla sicurezza della navigazione e della sicurezza marittima. Il 12 Ottobre di quell'anno è stato poi firmato l'importante Protocollo d'Intesa fra la CONFITARMA ed il Ministero della Difesa con cui sono state regolamentate le modalità di fornitura del servizio di protezione da parte del Ministero e gli ambiti di responsabilità del Comandante della nave e del Comandante del Nucleo Militare di Protezione (NPM). Il 29 Marzo scorso, come ricordato in un nostro contributo in questa Rivista (n. 2/13), è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 75 il citato Decreto Ministeriale n. 266/2012 con il quale il Governo Italiano ha finalmente dato attuazione a quanto previsto negli artt. 5 e 5 bis del d.l. 107/2011 regolamentando, in maniera piuttosto dettagliata, le modalità di impiego a bordo delle guardie giurate private a bordo delle navi mercantili italiane. In quell'occasione si era peraltro già chiarito che il servizio di protezione svolto dalle guardie giurate a bordo del naviglio mercantile italiano non è un servizio alternativo a quello dei militari della Marina (NMP) ma, in ogni

caso, subordinato alla richiesta di imbarco di uomini dei NMP da parte dell'armatore e alla comunicazione di una “non previsione di impiego” da parte del CINCNAV (Comando in Capo della Squadra Navale) ovvero del braccio operativo dello Stato Maggiore della Marina. A tale primo decreto del Ministero dell'Interno, in data 3 aprile 2013, è seguito il decreto dirigenziale del Comando Generale delle Capitanerie di Porto n. 349/2013, contenente le procedure tecniche amministrative ricadenti nell'alveo di competenza di detto Comando e gli aspetti di *safety and security*. In particolare, secondo le indicazioni del detto Decreto Dirigenziale n. 349/2013 al comandante della nave viene attribuito l'obbligo di redigere una lista contenente le generalità dei membri dei NMP e delle guardie di sicurezza (*Privately Contracted Armed Security Personnel*). Le unità che chiedono l'imbarco dei NMP o dei *contractors* devono possedere, inoltre, idoneo locale per il deposito e trasporto di munizioni. In relazione alla valutazione dei rischi connessi all'imbarco -sia dei militari che delle guardie giurate- viene richiesta idonea modifica/integrazione allo *Ship Security Plan* (SSP) della nave. Il Decreto precisa che l'imbarco dei NMP o dei *contractors* avviene comunque nel limite indicato dei pertinenti certificati di sicurezza della nave salvo, “*per eccezionali e comprovate ragioni*”, e solo per il caso dei NMP, consentire di volta in volta eventuali deroghe. Quanto agli obblighi di copertura assicurativa, controllo delle armi e uso della forza, il decreto dirigenziale in esame svolge un sistematico richiamo a regole contenute in specificate circolari del *Maritime Safety Committee* dell'I.M.O. Infine, viene posta a carico dell'armatore l'onere di inoltrare, almeno 96 ore prima dell'imbarco, una dichiarazione di conformità alle disposizioni del decreto. Nel quadro normativo sopra delineato che, per la sua frammentarietà e complessità, dovrebbe probabilmente essere raggruppato in un testo unico, si inserisce, da ultimo, la Circolare del Ministero dell'Interno del 19 Ottobre 2013 (disponibile su [www.intern.gov.it](http://www.intern.gov.it)), volta in particolare, a fornire un indirizzo interpretativo univoco del D.M. 266/2012 e delle successive disposizioni normative. La Circolare evidenzia che la possibilità di impiegare guardie giurate è subordinata alla sussistenza di alcuna condizioni. In primo luogo, come si è detto, il Ministero deve rendere noto all'armatore che per quella nave non è possibile l'impiego di NMP; in secondo luogo, il servizio di protezione deve riguardare gli ambiti individuati con D.M. del 1.9.2011; infine, le navi devono essere predisposte per la difesa da atti di pirateria mediante una delle tipologie ricomprese nella *Best Management Practices* di autoprotezione del naviglio (filo spinato, idranti...). In ogni caso, le guardie giurate dovranno essere in possesso dei requisiti di cui all'art. 3 D.M. 266/2012 e devono aver partecipato ai corsi formativi previsti dal decreto ovvero aver partecipato per almeno 6 mesi come appartenenti alle Forze Armate a missioni internazionali. Gli Istituti di Vigilanza privata dovranno ottenere espressa autorizzazione a svolgere i servizi di protezione del naviglio mercantile in base a quanto previsto dal DM 269/2010. Potranno svolgere servizi di protezione a bordo delle navi italiane anche organismi di vigilanza di altri Paesi UE sempre che vengano

espressamente autorizzati dal Dipartimento di Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno. Il Governo Italiano sembra dunque aver escluso definitivamente che i servizi di vigilanza possano essere svolti da istituti di vigilanza stabiliti in Paesi extra Ue. La circolare ministeriale chiarisce, inoltre, che per quanto attiene al rapporto di lavoro, potranno trovare applicazione tipologie contrattuali *ad hoc* come i contratti di lavoro “a chiamata” che sembrano più confacenti alle peculiarità del servizio. Dal punto di vista pratico, l'armatore o un suo rappresentante o il titolare dell'istituto di vigilanza, dovranno chiedere con apposita istanza, l'autorizzazione al Prefetto o al Questore ove ha sede la società di armamento all'acquisto, al trasporto e alla detenzione e cessione in comodato delle armi secondo le modalità di cui all'art. 6 co. 3 del DM 266/2012. Dal momento che, nella maggior parte dei casi, le rotte delle navi sono stabilite quando le stesse si trovano già in spazi marittimi internazionali, gli armatori hanno già fatto presente come detta procedura autorizzativa per l'acquisto e lo sbarco delle armi debba essere mirata e tempestiva. La circolare ha dunque chiarito che l'istanza e la documentazione richiesta potrà essere inviata anche via e-mail alle Amministrazioni interessate che rilasceranno le autorizzazioni richieste per quanto di loro competenza. All'armatore verrà rilasciata un'autorizzazione ai sensi degli artt. 28 e 31 TULPS con validità 2 anni che dovrà essere integrata, di volta in volta, con comunicazione da inviarsi alla amministrazione competente almeno 72 ore prima del servizio. Tale procedura non si applica per gli istituti di vigilanza stabiliti in altri paesi UE che svolgono servizi di protezione occasionale. In tali casi il Dipartimento di Pubblica Sicurezza invierà un'autorizzazione temporanea via mail alla Questura e quest'ufficio provvederà alle successive notifiche dell'atto e del regolamento. Quanto, infine, al regolamento di servizio, la circolare rinvia a quanto disposto dal citato decreto dirigenziale del Comando Generale delle Capitanerie di Porto n. 349/2013 riguardo alle procedure tecnico-amministrative in materia di sicurezza della navigazione e sicurezza marittima. Viene comunque precisato che, con riguardo alle armi da impiegare a bordo, il responsabile della sicurezza a bordo (*Ship Security Officer*) prenderà in consegna le armi, risulterà depositario delle chiavi dell'armadio blindato e provvederà alla consegna delle armi alle guardie giurate facendone annotazione su apposito registro. Cessate le esigenze, le armi verranno riposte negli armadi blindati e le chiavi consegnate al Comandante. Tali sono le linee di indirizzo impartite dal Dipartimento di Pubblica Sicurezza onde garantire omogeneità sul territorio nazionale. Frutto, dunque, di un lungo lavoro realizzato dal dipartimento tecnico di pubblica sicurezza allo stesso tavolo di rappresentanti del Ministero della Difesa e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, nonché di Confitarma per la parte armatoriale e delle associazioni datoriali del settore di vigilanza privata, la circolare del Ministero del 19 Ottobre 2013 si pone il compito di armonizzare la frammentaria e complessa materia della sicurezza e delle esigenze delle navi di bandiera italiana al fine di offrire agli armatori e ai titolari degli istituti di vigilanza una guida unitaria per i servizi di protezione privata a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana.



avv. Giancarlo Soave  
Studio Legale Soave

## Costi Minimi

Per la determinazione del corrispettivo per i servizi di trasporto di merci su strada, l'articolo 4 del decreto legislativo n. 286 del 2005 aveva introdotto il principio della autonomia delle parti e della libera contrattazione. L'articolo 83bis della legge 6 agosto 2008 n. 133, rubricata "tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato dell'autotrasporto di cose per conto di terzi", oggetto di una serie di modifiche in ultimo ad opera della legge numero 135 del 2012, ha però modificato il principio generale dell'autonomia delle parti, sostituendolo con un meccanismo, non derogabile, che ancora ed adegua al costo del carburante il corrispettivo (minimo) dovuto all'autotrasportatore di cose per conto terzi. La normativa prevede (primo comma) che tali costi vengano individuati mensilmente dall'Osservatorio sulle attività dell'autotrasporto, organo interno della Consulta nazionale dell'autotrasporto e della logistica previsto dal decreto legislativo 284 del 2005, al quale spetta anche il compito (secondo comma) di individuare il tasso di incidenza, in termini percentuali, dei costi del carburante sul totale dei costi d'impresa gravanti sulle aziende di autotrasporto. E' bene chiarire che la parte del corrispettivo legata al costo del carburante non remunera affatto un costo effettivo dell'impresa ma rappresenta semplicemente un valore medio di riferimento. Dunque in termini generali, non essendo questa la sede per soffermarsi sulle differenze previste per i contratti di autotrasporto in forma scritta e quelli in forma verbale, la disciplina introdotta con l'articolo 83 bis consente, nelle intenzioni del legislatore, il passaggio dalla libera contrattazione delle parti alla determinazione *ope legis* di un corrispettivo minimo a copertura (almeno) dei costi minimi di esercizio. Rimane sempre ad appannaggio della libera autonomia negoziale delle parti la determinazione del corrispettivo in favore del vettore per le prestazioni di trasporto svolte in esecuzione di un

contratto stipulato in forma scritta entro il limite di cento chilometri giornalieri. Tale novità legislativa (che a molti interpreti è sembrata, nella sostanza, una sorta di reintroduzione del vecchio meccanismo della "forcella", messo al bando dal decreto legislativo n. 286 del 2005, che nelle intenzioni del legislatore doveva garantire al trasportatore, con un regime cogente, un nolo minimo e che nella prassi è stato per lo più disatteso) ha generato fin dalla sua entrata in vigore una serie di problematiche applicative. Tralasciando i complessi e farraginosi meccanismi di calcolo previsti dalla norma in esame (e le problematiche che ne sono derivate) la prima questione più propriamente giuridica emersa nella prassi riguardava l'ambito di applicazione (soggettivo ed oggettivo) dell'articolo 83 bis. In sostanza gli operatori si chiedevano se il meccanismo dei costi minimi di esercizio dovesse applicarsi anche ai trasporti internazionali che prevedessero al loro interno una tratta nel territorio italiano (ed in caso di risposta affermativa, se l'applicazione riguardasse indistintamente l'intero trasporto o solo la parte nazionale) ed ai trasporti effettuati in regime di cabotaggio. Per cabotaggio si intende di norma la prestazione di servizi di trasporto nazionale da parte di un'impresa stabilita in un altro Stato. Sul punto il Regolamento (CE) n. 1072/2009 del 21 ottobre 2009 all'art. 2, punto 6), ha definito

definisce come "attive sul territorio italiano"); (ii) le imprese di trasporto di merci su strada per conto terzi che fossero iscritte nell'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 286/2005. Dunque il requisito della nazionalità italiana in capo all'impresa di autotrasporto è essenziale ai fini dell'applicazione soggettiva dell'articolo 83 bis. Invece, per quanto riguarda l'ambito oggettivo di applicazione, la circolare precisa che l'articolo 83 bis troverà applicazione qualora venga stipulato un contratto (scritto o verbale) di trasporto di cose per conto di terzi (così come definito dall'art. 6 del decreto legislativo 286/2005) con cui i contraenti (il committente ed il vettore) convengono lo svolgimento professionale di un servizio di trasporto di cose a fronte di un corrispettivo. Il perimetro applicativo dell'articolo 83 bis delineato dalla circolare del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture numero 301/2012 porta, quale logico corollario, ad escludere che il meccanismo dei costi minimi possa essere applicato ai trasporti internazionali, anche con riferimento alla sola tratta effettuata nel territorio italiano. Per gli stessi motivi tale disciplina non potrà interessare neppure le operazioni svolte in regime di cabotaggio qualora, ovviamente, gli autotrasportatori non abbiano sede in Italia e non siano registrati presso l'Albo nazionale degli autotrasportatori. C'è comunque da considerare (come correttamente rilevato dalla circolare) che a tale conclusione poteva giungersi anche considerando semplicemente la metodologia di calcolo stabilita per la determinazione dei costi minimi che fa esclusivo riferimento a parametri propri del mercato dell'autotrasporto nazionale quali il costo chilometrico del conducente, il costo chilometrico del trattore e del semirimorchio, il costo dei pedaggi, il costo chilometrico della



trasporti di cabotaggio quei "trasporti nazionali di merci effettuati per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante, in conformità del presente regolamento". Per fornire agli operatori alcune indicazioni operative che, sulla scorta del dato normativo, potessero aiutare a fare chiarezza sulle incertezze emerse in sede applicativa, in data 20.12.2012, è intervenuto il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture con la circolare n. 301 del 2012. La circolare fornendo una lettura combinata dell'articolo 83 bis con il decreto legislativo 21 novembre 2005 n. 286, rubricato "disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasporto", ha precisato che, dal punto di vista soggettivo, i destinatari della norma dovevano essere (i) le imprese di trasporto di merci su strada per conto terzi che avessero sede principale o secondaria in Italia (la circolare le

manutenzione, delle assicurazioni e dei pneumatici. E' dunque evidente come la normativa dei costi minimi sia stata pensata e concepita per la realtà nazionale e per i trasporti effettuati all'interno dei nostri confini, tralasciando volutamente ogni connotato di internazionalità e/o transnazionalità. Riassumendo dunque il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha chiarito, si spera in maniera definitiva, che il meccanismo dei costi minimi introdotto dall'articolo 83 bis della legge 133/2008 (i) non è applicabile né ai trasporti internazionali *tout court* né al segmento effettuato sul territorio Italiano, anche in ragione dello stesso procedimento di calcolo introdotto che si basa unicamente su parametri nazionali; (ii) per le stesse ragioni non potrà riguardare i trasporti effettuati in regime di cabotaggio qualora l'impresa di autotrasporto non abbia sede in Italia e non sia iscritta presso il relativo Albo nazionale.



avv. Andrea Tracci  
Studio Legale TDP

## I TRASPORTI IN "CMR": E' UN REGIME OBBLIGATORIO?

Come è noto, esiste un preoccupante contrasto giurisprudenziale sui presupposti di applicabilità del regime CMR. La nostra Corte di Cassazione ritiene, infatti, che ai fini dell'applicabilità della Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 (*"Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road"*, acronimo CMR), resa esecutiva in Italia con legge 6 dicembre 1960, n. 1621, le parti contraenti debbano aver *manifestato una loro specifica volontà in tal senso*, e ciò vuoi attraverso l'inserimento nella lettera di vettura della indicazione che il trasporto è assoggettato al predetto regime CMR (arg. ex art. 6, prg. 1, lett. k) della Convenzione), vuoi, in mancanza della lettera di vettura, attraverso pattuizioni, anche orali, tra le stesse, dimostrabili con qualunque mezzo di prova (vedasi, ad esempio: Cass. Civ. Sez. III, 7 febbraio 2006, n. 2529, *Assocam S.r.l. c. Reiser Curioni & C. S.n.c.*, in *Giust. civ. Mass.* 2006, 2, ed in *Dir. Mar.*, 2007, 191). Come è altrettanto noto, a questo consolidato orientamento si oppone quello (altrettanto costante) dei giudici di merito (vedasi, ad esempio, la Sentenza Trib. Tortona, *G.U. Bianchi*, 8 Maggio 2009, in *Dir. Mar.* 2011, p. 1299 e ss., con mia nota), che condivisibilmente – ed a gran voce – ribadiscono, che *"anche ai fini della decisione sulla giurisdizione di questa Autorità Giudiziarica – ... – va affermata la applicabilità della disciplina contenuta nella CMR in forza dell'art. 1 della stessa, avendo l'Italia aderito alla citata Convenzione"* (v. sent. cit.). I Giudici di merito affrontano ormai sistematicamente la questione proprio partendo dall'ingombrante (ed ormai del tutto ingiustificato) sopra ricordato orientamento della S.C. in merito, che *"...tradizionalmente nega la natura obbligatoria della CMR richiedendo per la sua applicabilità il richiamo alla stessa effettuato dalle parti"*, facendo sempre più frequentemente riferimento ai davvero numerosi precedenti in materia (cfr. ex multis: Corte d'Appello Brescia, 1 giugno 2001, *Pacorini Bruno S.p.A. c. Spes S.p.A. in liq.*, in *Dir. Mar.*, 2002, 566), ed a vari contributi dottrinali. Ad avviso dello scrivente occorrerebbe, a questo punto, vista anche la situazione di contesto, trattandosi di una Convenzione ONU cui le parti contraenti hanno l'obbligo di dare esecuzione riconoscendone l'applicabilità *ex proprio vigore* all'interno dello Stato, un deciso *"revirement"* della Cassazione che parta proprio dalla critica – e dal ribaltamento – dell'argomento principale su cui essa fonda il proprio – contestato – orientamento. Infatti, è essenziale partire dal dato testuale fornito dall'art. 6, prg. 1, lett. k) della Convenzione, norma che obbliga le parti del contratto di trasporto (che sia soggetto alla

Convenzione) di indicare nella lettera di vettura l'indicazione (*"statement"* nel testo inglese) che *"...nonostante qualsiasi clausola in senso contrario, il trasporto stesso rimarrà soggetto alla disciplina della Convenzione medesima"*. Ma il predetto art. 6 è ovviamente preceduto dall'art. 4 della CMR, il quale prevede che il contratto di trasporto è *"stabilito"* dalla lettera di vettura, e che *"la mancanza, l'irregolarità o la perdita della lettera di vettura non pregiudica l'esistenza, né la validità del contratto di trasporto, che rimane sottoposto alle disposizioni della Convenzione"*. Se dunque la redazione della lettera di vettura non è condizione di applicazione della Convenzione, deve pertanto escludersi che il richiamo esplicito alla suddetta disciplina convenzionale debba ritenersi necessario, *"... posto che il documento scritto potrebbe in ipotesi di non essere mai stato redatto..."* (cfr. sent. Trib. Tortona, sent. cit.). Il che finisce col contraddire l'assunto stesso della Cassazione laddove ritiene che sia comunque consentito un c.d. *patto verbale* di applicazione della CMR (dimostrabile, come detto, con ogni mezzo). Se, infatti, la clausola che impone l'indicazione dell'assoggettamento del trasporto alla Convenzione, ricorda ancora il Tribunale, *"...dovesse intendersi come onere ineludibile delle parti al fine di applicare la convenzione, non si vede come una mera pattuizione orale possa sostituire la clausola scritta prescritta dalla convenzione stessa..."*. Ulteriore argomento è fornito poi dall'art. 41 della CMR, laddove si prevede la *nullità* di qualsiasi patto che, direttamente od indirettamente, deroghi alle disposizioni della Convenzione. Ma la cogenza della convenzione CMR deve necessariamente trarsi anche dalla normativa uniforme in tema di trasporti marittimi. Si veda, ad esempio la Convenzione (sempre delle Nazioni Unite) di Amburgo del 1978 sul trasporto di merce per mare (c.d. *"Regole di Amburgo"*), al cui art. 23 (*"Contractual stipulations"*) espressamente si prevede la *nullità* di ogni patto che, direttamente od indirettamente, costituisca deroga alle norme della convenzione medesima. Pertanto, il solo ricorso a tali argomenti di ordine sistematico sarebbe di per sé sufficiente ad escludere, in radice, la fondatezza dell'orientamento della S.C. Accanto a ciò, sarà poi il semplice dato letterale della Convenzione a risultare infine dirimente. Ed infatti, il già ricordato Capitolo 1 (non a caso rubricato: *Campo d'applicazione*) della CMR prevede (all'art. 1) che: 1. *La presente Convenzione si applica ad ogni contratto per il trasporto a titolo oneroso di merci su strada per mezzo di veicoli, indipendentemente dal domicilio e dalla cittadinanza delle parti, quando il luogo di ricevimento della merce e il luogo previsto per la consegna indicati nel contratto sono situati in due paesi diversi, di cui almeno uno sia parte della Convenzione.* 2) *...omissis...* 3) *La presente Convenzione si applica anche quando i trasporti da essa previsti sono effettuati dagli Stati o dalle istituzioni o dagli organismi governativi.* 4) *La presente Convenzione non si applica:* a) ai trasporti effettuati in base a convenzioni postali internazionali; b) ai trasporti funebri; c) ai traslochi. 5) *I contraenti s'impegnano a non introdurre, mediante accordi particolari conclusi fra due o più parti, modifiche alla presente Convenzione salvo quelle intese a sottrarre alle sue disposizioni il traffico di*

*frontiera o ad autorizzare, per i trasporti che sono eseguiti esclusivamente sul loro territorio, l'impiego della lettera di vettura rappresentativa della merce"*. Ora non vi è chi non veda, nuovamente, una netta caratteristica di *cogenza* in tali norme, posto, peraltro, che non avrebbe alcun senso ritenere applicabile, in ogni caso, ed ad ogni trasporto, la predetta Convenzione, *"indipendentemente"* dal domicilio e dalla cittadinanza delle parti, ma per il solo fatto (oggettivo, e non soggettivo) che il luogo di ricevimento della merce e il luogo previsto per la consegna indicati nel contratto siano situati in due paesi diversi (c.d. criterio della *"internazionalità oggettiva"*), di cui almeno uno sia parte della Convenzione. Ugualmente, ad accedere alla teoria pattizia, non si vede perché due parti non potrebbero applicare il regime CMR, ad esempio, ai *traslochi*, o ai trasporti *postali*. Vero è, invece, che tale disposizione riconosce, ancora una volta, il carattere inderogabile ed uniforme (o meglio, uniforme in quanto inderogabile), e dunque di *"applicazione necessaria"*, della Convenzione, lasciando naturalmente spazio, come sopra accennato, alla c.d. *"forza espansiva"* della convenzione stessa (ai rapporti che ne sarebbero di per sé esclusi, ma che, al contrario, la intendono richiamare e rendere cogente in forza dell'autonomia contrattuale universalmente riconosciuta ai privati). A ben vedere, anche l'incerta traduzione dello stesso articolo 4 sopra richiamato contribuisce (o ha contribuito) a fondare la distorta interpretazione datane dalla S.C. nel combinato disposto con l'art. 6, prg. 1, lett. k). Il testo originale in inglese è, invece, piuttosto chiaro nello stabilire che *"...il contratto è confermato dall'emissione della lettera di vettura..."* (cioè *riprodotta* nella lettera di vettura), vale a dire che è la disciplina convenzionale uniforme a regolare il rapporto, non il contratto a determinarne il regime. Non solo. Basti ricordare le disposizioni dettate dall'art. 28 della Convenzione, a mente del quale, come è noto: *"1. Se, in conformità della legge applicabile, la perdita, l'avaria o il ritardo verificatosi nel corso di un trasporto soggetto alla presente Convenzione, può dar luogo a un reclamo extra-contrattuale, il vettore può avvalersi delle disposizioni della presente Convenzione, che escludono la sua responsabilità o che determinano o limitano le indennità dovute.* 2. *Se è fatta valere la responsabilità extracontrattuale per perdita, avaria o ritardo nei confronti di una persona per la quale il vettore è responsabile, conformemente all'articolo 3, questa può parimenti avvalersi delle disposizioni della presente Convenzione che escludono la responsabilità del vettore o che determinano o limitano le indennità dovute"*. Il che traduce in norma la ulteriore caratteristica della Convenzione, vale a dire la sua *esaustività* rispetto al rapporto giuridico ad essa sottoposto: *non sono date azioni diverse da quelle dalla stessa disciplinate*. Il che sta ovviamente a significare che non vi sarà spazio, quand'anche un ordinamento lo consentisse (ad esempio) sotto il profilo *extracontrattuale*, di ritenere il vettore esposto a responsabilità maggiori o minori, e quindi *diverse*, da quelle di cui alla normativa uniforme. Se, dunque, il trasporto finisce con l'essere regolato dalla CMR (quanto meno sotto i profili di responsabilità vettoriale) anche a prescindere dal titolo contrattuale (come detto, di regola documentato dalla lettera di vettura CMR, ma dimostrabile anche *aliunde*), come si può sostenere che la Convenzione stessa sia applicabile solo se espressamente richiamata dalle parti? In altre parole: se anche un'azione extracontrattuale basata su di un titolo *diverso* da quello del trasporto – il quale, dunque, costituisca solo l'*occasione*, ma non anche il fondamento della pretesa (in esempio, appropriazione indebita della merce trasportata da parte del vettore e conseguente azione risarcitoria esercitata dall'aveute diritto) – finisce con l'essere ricondotta nell'ambito di applicazione della Convenzione), allora è nuovamente dimostrato, e riconfermato, il principio sopra ricordato, ovvero che, ovviamente, come già detto: *non è il titolo a governare il regime, bensì il regime a governare il titolo!*



avv. Francesca D'Orsi  
Studio Legale D'Orsi

## La marcatura CE: produttori e organismi notificati

**A**bbiamo già parlato della marcatura CE, andiamo ora a vedere come interagiscono i soggetti deputati alla marcatura e al controllo sulla stessa.

La marcatura CE di un prodotto implica la presunzione che lo stesso sia conforme alle Direttive Europee. Il valore giuridico della marcatura CE comporta: non subire limitazioni alla libera circolazione del prodotto nell'area del Mercato Unico Europeo ai sensi degli articoli 28 e 30 contenuti nel CAPO 2 rubricato "DIVIETO DELLE RESTRIZIONI QUANTITATIVE TRA GLI STATI MEMBRI" del Trattato CE. I primi responsabili della sicurezza del prodotto sono naturalmente i fabbricanti oltre a chiunque si presenti come produttore apponendo sul prodotto il proprio nome, marchio o altro segno distintivo, ma anche altre categorie di operatori economici che intervengono nella catena di distribuzione dei prodotti, in primo luogo gli importatori e i distributori, devono adempiere a importanti obblighi in materia. Il fabbricante è qualsiasi persona fisica o giuridica che assuma la responsabilità dell'ideazione e fabbricazione di un prodotto in vista della sua immissione in commercio, e ciò a suo nome o con il proprio marchio. I fabbricanti sono tenuti a rispettare le seguenti prescrizioni: 1. devono assicurarsi che i loro prodotti siano progettati e fabbricati in modo conforme ai requisiti richiesti 2. devono redigere il fascicolo tecnico e avviare o far avviare da terzi la procedura di valutazione della conformità di cui fra poco si dirà. Una volta dimostrato, attraverso questa procedura, che il prodotto risponde ai requisiti applicabili, i fabbricanti redigono una dichiarazione CE di conformità e appongono la marcatura CE 3. devono conservare il fascicolo tecnico e la dichiarazione CE di conformità per 10 anni dalla messa in commercio del prodotto (salvo diversa disposizione in direttiva) 4. devono assicurarsi che le procedure siano messe in atto, in modo da essere certi che la produzione in serie resti conforme. Sono ovviamente da tenere in conto le eventuali modifiche di progettazione o delle caratteristiche del prodotto così come le modifiche delle norme armonizzate o delle specifiche tecniche in relazione alle quali è dichiarata la conformità di un prodotto. In tutti i casi in cui è necessario, i fabbricanti effettuano dei test a campione sui prodotti commercializzati, esaminano i reclami, eventualmente tengono un registro di questi e informano i distributori del monitoraggio realizzato 5. devono assicurarsi che i loro prodotti portino un numero identificativo e uno di lotto o di serie o qualsiasi altro elemento

che permetta la loro identificazione. Quando la grandezza o la natura del prodotto non lo consentono, le informazioni richieste devono figurare sull'imballaggio o in un documento che accompagni il prodotto 6. devono indicare il proprio nome, denominazione commerciale (o marchio) e l'indirizzo al quale possono essere contattati sul prodotto oppure, quando la grandezza o la natura del prodotto non lo consentono, sull'imballaggio o in un documento che accompagni il prodotto 7. devono garantire che il prodotto sia accompagnato da istruzioni e informazioni sulla sicurezza in una lingua che possa essere facilmente compresa dai consumatori e dagli altri utenti finali, secondo quanto previsto dallo Stato membro in cui il prodotto viene commercializzato 8. se ritengono di aver messo in commercio un prodotto non conforme alla legislazione comunitaria applicabile devono prendere le misure correttive necessarie per renderlo conforme o, se **necessario, ritirarlo dal mercato** e richiamarlo presso gli utilizzatori finali. Il fabbricante deve poi informare immediatamente le autorità nazionali degli Stati membri nei quali ha messo in commercio il prodotto, fornendo i dettagli sulla non-conformità e le misure correttive adottate 9. su richiesta delle autorità nazionali competenti, i fabbricanti devono fornire tutte le informazioni e tutta la documentazione necessaria per dimostrare la conformità del prodotto. Posto che i prodotti sono immessi nel mercato sotto la responsabilità del costruttore, del mandatario o della persona responsabili dell'immissione in commercio. E' il costruttore o il suo mandatario stabilito nella comunità che sceglie quale sistema certificativo intraprendere (procedura o modulo), scegliendo di fatto il "regime minimo" a cui "conformare" il proprio prodotto. Tale scelta, nella maggior parte dei casi per motivi intuibili, è quella che apparentemente risulta meno onerosa e/o complicata. È il produttore, responsabile civilmente e penalmente della messa in servizio del suo prodotto nel mercato comunitario, che sceglie il Modulo di propria pertinenza e di conseguenza lo propone/commissiona all'Organismo Notificato di parte terza incaricato. Un Organismo Notificato (*Notified Body*) è un Organismo di certificazione o Ente di Certificazione o Laboratorio di Prova autorizzato dall'Autorità Governativa Nazionale e notificato alla Commissione Europea, per attuare i compiti legati alla applicazione delle procedure europee di conformità di prodotti e servizi. Il compito istituzionale degli Organismi Notificati è quello di valutare la conformità di prodotti e servizi alle condizioni fissate dalle Direttive Europee, per conto degli operatori economici, con competenza, trasparenza, neutralità, indipendenza. La designazione degli Organismi Notificati da parte delle Autorità Governative Nazionali avviene sulla base di comuni criteri di competenza tecnica, integrità professionale, indipendenza, affidabilità, capacità organizzativa, rispetto della normativa europea vigente per gli Organismi Notificati (norma UNI CEI EN ISO/IEC 17021). Gli Organismi Notificati intervengono in tutti i settori previsti dalle Direttive Europee di "Nuovo Approccio" dietro autorizzazione specifica dell'Autorità Ministeriale Nazionale indicati nella notifica dell'ente ovvero per singolo prodotto o produzione cioè come Organismo Notificato di certificazione, di ispezione od anche

come laboratorio di prova. Al termine dell'attività l' Organismo Notificato rilascia il Certificato di Conformità che attesta la conformità del prodotto o del processo produttivo o dell'ispezione eseguita alle Direttive Comunitarie. L'attestazione di qualità del prodotto può essere certificata soltanto dagli organismi notificati che sono autorizzati in ambito comunitario a garantire la rispondenza dei progetti, delle procedure produttive e dei prototipi alla Direttiva suddetta. La disciplina degli Organismi notificati in Italia è contenuta nell'art 10 CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO e attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172. I soggetti interessati inoltrano apposita istanza al Ministero delle attività produttive che provvede, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alla relativa istruttoria ed alla verifica dei requisiti. L'autorizzazione è rilasciata dal Ministero delle attività produttive, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di presentazione della relativa istanza; decorso tale termine, si intende negata. L'autorizzazione ha durata quinquennale e può essere rinnovata. L'autorizzazione è revocata ove i requisiti vengano meno ovvero nel caso in cui siano accertate gravi o reiterate irregolarità da parte dell'organismo. Il Ministero delle attività produttive e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vigilano sull'attività degli organismi autorizzati. Il Ministero delle attività produttive, per il tramite del Ministero degli affari esteri, notifica alla Commissione europea e agli altri Stati membri l'elenco degli organismi autorizzati ad espletare le procedure di certificazione ed ogni successiva variazione. Gli organismi attualmente riconosciuti dall'Italia sono il RINA, il DNV Italia, l'Istituto Giordano di Bellaria, l'ANCCP (Agenzia Nazionale Certificazioni Componenti e Prodotti), l'Udicer/Nautest di Fiesse d'Artico, la Società Quality and Security e l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza ma i costruttori, se vogliono, possono rivolgersi anche agli organismi degli altri paesi dell'Unione Europea e viceversa. A loro volta i costruttori si impegnano a produrre le unità in maniera conforme ai prototipi certificati e sono autorizzati ad apporvi il marchio CE. In caso di diniego della certificazione da parte di uno degli organismi notificati, l'interessato può rivolgersi alle amministrazioni vigilanti di cui all'articolo 11, ovvero Ministero delle attività produttive e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle rispettive competenze, che operano in coordinamento fra loro. Le amministrazioni entro sessanta giorni, procedono di intesa al riesame, comunicandone l'esito alle parti, con conseguente addebito delle spese. Le spese di rilascio dell'autorizzazione sono a carico del richiedente. Le spese relative ai controlli successivi sono a carico degli organismi autorizzati. Estratto dal discorso tenuto al Convegno "Lo sviluppo della filiera nautica – questioni legali e fiscali" Viareggio 24 maggio 2013





avv. Daniela D'Alauro

Studio Legale Turci

## La codificazione del diritto al contraddittorio preventivo

Tra le novità introdotte dal recentissimo Codice Doganale dell'Unione (c.d. CDU) di cui al Reg. (UE) n. 952/2013 assume peculiare importanza la previsione del diritto del contribuente ad essere ascoltato prima dell'adozione di un provvedimento lesivo da parte della Pubblica Amministrazione. In particolare, ai sensi dell' art. 22 comma 6 del CDU, *"prima di prendere una decisione che abbia conseguenze sfavorevoli per il richiedente, le autorità doganali comunicano le motivazioni su cui intendono basare la decisione al richiedente, cui è data la possibilità di esprimere il proprio punto di vista entro un dato termine a decorrere dalla data in cui il richiedente riceve la comunicazione o si ritiene l'abbia ricevuta. Dopo la scadenza di detto termine, la decisione è notificata nella debita forma al richiedente"*. Si tratta della codificazione del principio al contraddittorio preventivo in attuazione a quanto espresso dal Giudice Europeo nella nota sentenza Sopropè (sent. Corte di Giustizia UE, 18 dicembre 2008, C-349/07, Sopropè / Fazenda Publica), che aveva sancito l'inderogabilità del diritto di difesa, costituito un principio generale del diritto dell'Unione Europea, che trova applicazione ogni qualvolta l'Amministrazione si proponga di adottare nei confronti di un soggetto un atto ad esso lesivo. Secondo la Corte di Giustizia, in forza di tale principio i destinatari di decisioni che incidono sensibilmente sui loro interessi devono essere messi in condizione di manifestare utilmente il loro punto di vista in merito agli elementi sui quali l'Amministrazione intende fondare la sua decisione e, a tal fine, essi devono beneficiare di un termine sufficiente, richiamando quanto già espresso in precedenti giurisprudenziali (cfr. sentt. Corte di Giustizia UE, 24 ottobre 1996, C-32/95, Commissione /Lisrestal e 21 settembre 2000, C-462/98, Mediocurso/

Commissione). Tale obbligo incombe sulle Amministrazioni degli Stati membri ogniquale esse adottano decisioni che rientrano nella sfera d'applicazione del diritto europeo, quand'anche la normativa comunitaria applicabile non preveda espressamente siffatta formalità. In relazione ai termini per esercitare i diritti di difesa, qualora non siano fissati a livello europeo, essi rientrano nella sfera del diritto nazionale purché, da un lato, siano dello stesso genere di quelli di cui beneficiano i singoli o le imprese in situazioni di diritto nazionale comparabili, e, dall'altro, non rendano praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio dei diritti della difesa conferiti dall'ordinamento giuridico dell'Unione. Il Giudice europeo ha altresì chiarito che *"la regola secondo cui il destinatario di una decisione ad esso lesiva deve essere messo in condizione di far valere le proprie osservazioni prima che la stessa sia adottata ha lo scopo di mettere l'autorità competente in grado di tener conto di tutti gli elementi del caso. Al fine di assicurare una tutela effettiva della persona o dell'impresa coinvolta, la suddetta regola ha in particolare l'obiettivo di consentire a queste ultime di correggere un errore o far valere elementi relativi alla loro situazione personale tali da far sì che la decisione sia adottata o non sia adottata, ovvero abbia un contenuto piuttosto che un altro. In tale contesto, il rispetto dei diritti della difesa implica, perché possa ritenersi che il beneficiario di tali diritti sia stato messo in condizione di manifestare utilmente il proprio punto di vista, che l'Amministrazione esamini, con tutta l'attenzione necessaria, le osservazioni della persona o dell'impresa coinvolta"* (cfr. sent. Corte di Giustizia UE, 18 dicembre 2008, C-349/07, Sopropè /Fazenda Publica, punti 49-50). Nell'ordinamento italiano manca una norma corrispondente a quella introdotta dall'art. 22 del CDU, tuttavia meritano un cenno due disposizioni generali previste dal diritto nazionale. In primo luogo l'art. 12 comma 7 della L. 212/2000 (c.d. Statuto dei diritti del contribuente) prevede, nel rispetto del principio di cooperazione tra Amministrazione e contribuente, che dopo il rilascio della copia del processo verbale di chiusura delle operazioni da parte degli organi di controllo, il contribuente possa comunicare entro sessanta giorni osservazioni e richieste che verranno valutate dagli Uffici impositori. Ai sensi della suddetta norma l'avviso di accertamento non può essere emanato prima della scadenza del predetto termine, salvo casi di particolare e motivata urgenza. In secondo luogo l'art. 11 comma 2 D. Lgs. n. 374/1990 disciplina un contraddittorio c.d. facoltativo in quanto prevede che l'Ufficio doganale, ai fini della revisione dell'accertamento, semplicemente possa invitare gli operatori, a mezzo di raccomandata con avviso di ricevimento, indicandone il motivo e fissando un termine non inferiore a quindici giorni, a comparire a mezzo di rappresentante, ovvero a fornire, entro il medesimo termine, notizie e documenti, anche in copia fotostatica, inerenti le merci che hanno formato oggetto di operazioni

doganali. Le notizie ed i documenti possono essere richiesti anche ad altri soggetti pubblici o privati che risultino essere comunque intervenuti nell'operazione commerciale. Occorre peraltro osservare che le suddette disposizioni non consentivano una adeguata ed efficace tutela del diritto dell'interessato ad essere ascoltato nella fase antecedente all'adozione del provvedimento amministrativo. Oltretutto il Giudice italiano in un primo tempo interpretava le norme che imponevano all'Amministrazione il rispetto di determinate formalità in maniera restrittiva a discapito del contribuente, affermando che *"eventuali illegittimità nell'ambito del procedimento amministrativo di accertamento diventano censurabili davanti al Giudice tributario soltanto quando, traducendosi in un concreto pregiudizio per il contribuente vengano ad inficiare il risultato finale del procedimento e, quindi, l'accertamento medesimo (cfr. Cass. 18836/06)"* (cfr. Cass. Civ., Sez. trib., n. 16874/2009). Successivamente la Corte di Cassazione, con la famosa sentenza n. 14105/2010 ha mutato il proprio orientamento, sancendo in specie il diritto dell'importatore, in quanto coinvolto in prima persona nell'attività di importazione, ad essere ascoltato, prima che nella fase giudiziaria, in quella amministrativa, nella quale deve essere messo nelle condizioni di manifestare utilmente il proprio punto di vista in merito agli elementi sui quali l'Amministrazione intende fondare la sua decisione. In particolare, secondo il Giudice di legittimità *"in materia doganale, l'ingiunzione di pagamento emessa, ai sensi dell'art. 82 d.P.R. 23 gennaio 1973 n. 43, all'esito del procedimento di revisione dell'accertamento previsto dall'art. 11 d.lg. 8 novembre 1990 n. 374, è illegittima se l'operatore interessato (nella specie l'importatore) non sia stato ascoltato e messo in condizioni di manifestare utilmente il proprio punto di vista in merito agli elementi sui quali l'Amministrazione intende fondare la sua decisione, in quanto il diritto al contraddittorio e di difesa anche nella fase amministrativa, pur non essendo esplicitamente riconosciuto dal codice doganale comunitario, si evince dalle espresse previsioni dell'art. 11 cit. e costituisce « un principio generale del diritto comunitario che trova applicazione ogni qualvolta l'Amministrazione si proponga di adottare nei confronti di un soggetto un atto ad esso lesivo »* (cfr. Corte di Giustizia Ce, sent. 18 dicembre 2008, in causa C-349/07) (cfr. sent. Cass. Civ., Sez. trib., n. 14105/2010). Con il CDU trova finalmente esplicita previsione il diritto di preventiva audizione dell'interessato; il contraddittorio preventivo determina effetti anche in merito al decorso dei termini prescrizionali per la notifica dell'obbligazione doganale laddove ai sensi dell'art. 103 comma 3 lett. b) del CDU la prescrizione è sospesa quando *"le Autorità doganali comunichino al debitore, ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 6, le motivazioni in base alle quali intendono notificare l'obbligazione doganale; tale sospensione si applica a decorrere dalla data di tale comunicazione fino allo scadere del periodo in cui il debitore ha la possibilità di esprimere il proprio punto di vista"*.



Avv. Margherita Pace  
Studio Legale TDP

## RITARDO DEL TRENO: CORTE DI GIUSTIZIA UE, SEZIONE I, SENTENZA 26.09.2013 N° C-509/11

Chi di noi, in Italia, da passeggero, non ha dovuto almeno una volta fare i conti con il ritardo del proprio treno? La questione dei ritardi ferroviari, nel nostro Paese, è endemica. Iniziative sporadiche di consumatori o di singoli contro episodi particolari per ottenere, quanto meno, il ristoro del danno, hanno avuto riscontro positivo (basta ricordare sentenze come quella del Giudice di Pace di Roma n. 20851 del 12 settembre scorso, già commentata in questa rivista). Non si era, tuttavia, ancora affrontato il tema a livello istituzionale sino alla fine di settembre, quando, sul punto, ha preso decisa posizione la Corte di Giustizia UE con un'innovativa pronuncia. Anche se il caso analizzato dalla Corte riguarda in particolare l'Austria, le statuizioni in sentenza hanno, infatti, riflessi sul sistema di trasporto di tutta l'Unione. La causa veniva istaurata nel 2011, nanti la Corte di Giustizia, dalla Corte amministrativa austriaca a seguito del ricorso proposto dall'impresa ferroviaria ÖBB-Personenverkehr AG. Quest'ultima azienda aveva infatti richiesto alla Corte austriaca di pronunciarsi sulla possibilità che un'impresa ferroviaria potesse essere esonerata dall'obbligo d'indennizzo per il prezzo del biglietto qualora il ritardo del convoglio fosse dovuto a un caso di forza maggiore. Secondo le regole attualmente in vigore - Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, Diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU L 315, pag. 14) - è previsto che la responsabilità delle imprese ferroviarie in caso di ritardo sia disciplinata dalle regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli - Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovia, del 9 maggio 1980, come modificata dal protocollo di Vilnius del 3 giugno 1999 - fatte salve le disposizioni del regolamento applicabili in materia. Il trasportatore ferroviario è, secondo tale normativa, responsabile nei confronti del viaggiatore per il danno dovuto al fatto che, a causa del ritardo, il viaggio non possa continuare nello stesso giorno, o la sua continuazione non sia ragionevolmente esigibile. La responsabilità viene esclusa quando il ritardo è imputabile a *'un caso di forza maggiore, ossia, in particolare, a circostanze esterne all'esercizio ferroviario che il trasportatore non poteva evitare'* (es. scioperi). Il regolamento prevede altresì che un passeggero che abbia subito un ritardo pari o superiore a un'ora possa chiedere all'impresa ferroviaria il rimborso parziale del prezzo del biglietto (come

minimo al 25% del prezzo nel caso di ritardo compreso tra 60 e 119 minuti e al 50% di tale prezzo nel caso di ritardo di 120 minuti o superiore). Dunque, ricapitolando, la normativa in vigore prevede da una parte che laddove vi sia un ritardo non direttamente rapportabile a colpa del vettore non si possa individuare in capo allo stesso responsabilità alcuna e, dall'altra, che laddove il ritardo sia superiore ad un'ora vi siano a favore del trasportato previsioni di rimborso del biglietto. Su tale normativa i vettori ferroviari europei, tra cui appunto ÖBB-Personenverkehr AG hanno previsto nei loro regolamenti norme che escludono il rimborso del prezzo o di parte del prezzo corrisposto per il biglietto laddove il ritardo sia non imputabile direttamente al trasportatore. Su questa cornice incide oggi l'interpretazione della Corte di Giustizia UE Sentenza 26 settembre 2013 n. C-509/11 *«Regolamento (CE) n. 1371/2007 – Diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario – Articolo 17 – Indennizzo per il prezzo del biglietto di trasporto in caso di ritardo – Esclusione in caso di forza maggiore – Ammissibilità – Articolo 30, paragrafo 1, primo comma – Competenze dell'organismo nazionale responsabile dell'applicazione di tale regolamento – Possibilità d'imporre al trasportatore ferroviario di modificare le sue condizioni di indennizzo dei viaggiatori»*. Nella pronuncia la Corte richiama, quindi, il regolamento n. 1371/2007, già ricordato, tra i cui principi è anche stabilito a chiare lettere che *'nel quadro della politica comune dei trasporti, è importante tutelare i diritti dei passeggeri in quanto utenti del trasporto ferroviario, nonché migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri per aiutare il trasporto su rotaia ad aumentare la sua quota di mercato rispetto ad altri modi di trasporto'*. Agli artt. 6, 13 e 14 della normativa in esame, inoltre, è richiesto che la protezione dei consumatori, in quanto parte debole del contratto, sia attuata mediante il rafforzamento dei diritti, uniformemente ai principi contenuti nelle convenzioni CIV e COTIF, di indennizzo e di assistenza in caso di ritardo, perdita di coincidenza o soppressione del servizio, nell'auspicio che ciò sia utile al fine del sviluppo ed implementazione del mercato del trasporto ferroviario di passeggeri, a vantaggio dei viaggiatori. All'art. 22 della normativa in oggetto è inoltre stigmatizzato che *'gli Stati membri dovrebbero stabilire sanzioni per le infrazioni al presente regolamento e provvedere a che esse vengano applicate. Le sanzioni, tra cui potrebbero figurare il risarcimento alla persona in questione, dovrebbero essere efficaci, proporzionate e dissuasive'*. Anche alla luce di queste considerazioni la Corte conclude che *'l'indennizzo previsto dal regolamento, calcolato sulla base del prezzo del biglietto di trasporto, ha una finalità del tutto diversa, ossia quella di compensare il prezzo pagato dal passeggero come corrispettivo per un servizio che non è stato eseguito conformemente al contratto di trasporto'* e, quindi, il rimborso relativo al tagliando di viaggio vada considerato a parte. *'Si tratta'* continua la Corte *'di una forma di compensazione finanziaria di tipo forfettario e standardizzata, a differenza del regime di responsabilità previsto dalle regole uniformi che implica una valutazione individuale del danno subito'*. Il viaggiatore, dunque, nel caso in cui il treno viaggi in ritardo per cause non imputabili al vettore non potrà addossare allo stesso responsabilità particolari o richiedere il risarcimento del danno specifico, ma ben potrà - secondo la Corte - certamente richiedere il rimborso parziale del costo del biglietto. Il regolamento n. 1371/2007, infatti, non prevede alcuna eccezione al diritto all'indennizzo del biglietto qualora il ritardo sia dovuto a un caso di forza maggiore. Sciogliendo il dubbio sull'interpretazione delle regole uniformi - che esonerano il trasportatore dall'obbligo di risarcimento in caso di forza maggiore - e del regolamento, la Corte ricorda che le prime riguardano esclusivamente il diritto dei viaggiatori al risarcimento del danno conseguente al ritardo o alla soppressione di un treno. Al contrario, l'indennizzo previsto dal regolamento, calcolato sulla base del prezzo

del biglietto di trasporto, ha *'una finalità del tutto diversa, ossia quella di compensare il prezzo pagato dal passeggero come corrispettivo per un servizio che non è stato eseguito conformemente al contratto di trasporto. Si tratta inoltre di una forma di compensazione finanziaria di tipo forfettario e standardizzata, a differenza del regime di responsabilità previsto dalle regole uniformi che implica una valutazione individuale del danno subito. Peraltro, poiché questi due regimi di responsabilità sono completamente diversi, oltre all'indennizzo forfettario i viaggiatori possono anche proporre azioni di risarcimento danni a titolo delle regole uniformi. La Corte conclude che le cause di esonero della responsabilità del trasportatore previste dalle regole uniformi non sono applicabili nell'ambito del sistema d'indennizzo stabilito dal regolamento'*. Un piccolo ma significativo passo avanti nella tutela del consumatore in Europa. Certamente sono ancora ben lontani - sia per l'Europa che per l'Italia - i risultati e le *performances* dei vettori ferroviari giapponesi per i quali la somma dei ritardi accumulati da tutti i treni alla fine di ogni anno non supera il minuto!

## Brevi



Sala piena per Wista che lo scorso 6 Dicembre ha organizzato con il Comando Generale della Capitanerie di Porto un Convegno sul tema "MLC 2006: a deepchange in the shipping world". La fitta agenda del convegno ha visto come protagonisti le persone che maggiormente si sono spese per la redazione della Convenzione e di quelle che hanno lavorato e stanno lavorando per l'applicazione dei dettami della medesima in Italia. Dopo gli interventi del Com.te Felicio Angrisano e del Dott. Enrico Pujia ha intrattenuto la sala il Direttore del International Labour Standards Department presso l'ILO, la Sig.ra Cleopatra Doumbia-Henry che con una grande energia ha espresso tutta la sua soddisfazione per essere finalmente arrivati dopo anni di estenuanti tentativi non sono ad avere un testo organico di Convenzione ma anche alla ratifica di un numero di Stati che rappresenta l'80% della flotta mondiale. Molto è stato fatto, ha commentato la Sig.ra Cleopatra, ma moltissimo resta ancora da fare soprattutto in tema di rimpatrio dei marittimi delle navi abbandonate. E' troppo grossa l'ingiustizia che si compie ai di quegli equipaggi che vengono abbandonati insieme alla nave nei mari del mondo e contro questa ingiustizia l'ILO è pronta a combattere ricercando un rimedio e questo si auspica faranno tutti gli Stati aderenti. Eseguita la relazione del responsabile dell'IMEC (International Maritime Employer's Council) Sig. Greg Triantafillou, di rappresentanti dei sindacati e del Ministero dei trasporti e delle Capitanerie di porto ciascuno dei quali ha illustrato, per le proprie competenze quali e quanti saranno i profondi cambiamenti che l'applicazione della Convenzione porterà nel mondo marittimo allo scopo di garantire sempre maggior tutela ai lavoratori marittimi. Ha chiuso il Convegno un giovane armatore, Sig. Salvatore D'Amico, che ha raccontato alla platea di essere stato lui stesso molto spesso a bordo come membro dell'equipaggio proprio per capire le esigenze dei lavoratori marittimi per cui ha espresso un grande rispetto. Del resto, un lavoratore in salute e soddisfatto delle proprie condizioni di lavoro è un ottimo alleato del proprio Armatore. La conferenza si è conclusa con i commenti ed i ringraziamenti della Presidente di Wista Daniela Fara che sono andati in particolare a Francesca Manzi per la sua attività di coordinatrice ed interprete nonché co-organizzatrice dell'evento. (S.C.)





avv. Fabio Pieroni

Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.

## Il caso British America Tobacco

La sottrazione di un ingente quantitativo di sigarette trasportate via terra dalla Svizzera ai Paesi Bassi (oggetto di rapina in Belgio) e dall'Ungheria alla Danimarca (oggetto di furto durante una sosta del mezzo vettore in area incustodita) ha dato origine a questo caso recentemente deciso dalla Corte di Appello inglese a fronte di due cause separatamente promosse e successivamente riunite (British American TobaccoSwitzerland S.A. e altri/Exel Europe Ltd e H Essers Security Logistics B.V. e altri + British American TobaccoDenmark A/S e altri/Exel Europe Ltd e KazemierTransport B.V.; consultabile all'indirizzo <http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2013/1319.html>). La decisione è interessante perché affronta un tema frequente e dibattuto in ambito CMR: la competenza giurisdizionale per le azioni contro vettori successivi. Nel caso di specie British American Tobacco (BAT) aveva stipulato con Exel, società inglese, un contratto per la fornitura di vari servizi (tra cui il trasporto) connessi con la distribuzione delle proprie merci. Tale contratto prevedeva una clausola di giurisdizione in favore dell'autorità giudiziaria inglese. Exel, a sua volta, aveva stipulato dei contratti di servizio con vettori selezionati tra cui le società olandesi Essers e Kazemier. Anche tali contratti prevedevano giurisdizione inglese. I furti avevano comportato, oltre alla perdita dei beni, l'esposizione di BAT ad importanti oneri doganali dovuti in relazione alle merci trafugate. Poiché tali oneri, per la giurisprudenza inglese, sono pienamente risarcibili a termini dell'art. 23.4 CMR (a differenza di interpretazioni giurisprudenziali formatesi in altri ordinamenti continentali secondo cui i diritti di dogana sono soggetti al limite di responsabilità vettoriale) BAT aveva un motivo in più per radicare i giudizi in Inghilterra. BAT citava così Exel per i due furti promuovendo due azioni separate dinanzi all'autorità giudiziaria inglese. In entrambe sosteneva la sussistenza della giurisdizione adita in base all'art. 31.1 della CMR (foro del convenuto e sede principale dell'attività) nonché in base alla clausola contrattuale che tale giurisdizione esclusiva prevedeva in caso di controversia. Radicata in tal modo la giurisdizione nei due giudizi promossi contro il vettore contrattuale Exel, BAT conveniva, in un giudizio, Essers e, nell'altro, Kazemier quali vettori che avevano eseguito la parte del trasporto nel corso della quale si era prodotto il fatto causativo della perdita. Entrambi i due vettori effettivi, costituendosi in giudizio, contestavano, la giurisdizione inglese sostenendo di poter essere citati solo dinanzi ai giudici del Paese sul cui territorio avevano sede (Paesi Bassi) o dove le merci erano state prese in consegna

(rispettivamente Svizzera o Ungheria) o avrebbero dovuto essere consegnate (rispettivamente nei Paesi Bassi e in Danimarca). Il quesito principale che si poneva alla Corte riguardava la possibilità o meno per l'attore - che ha il potere di radicare la giurisdizione in base all'art. 31.1 CMR contro uno dei vettori previsti dall'art. 36 CMR - di convenire nel medesimo giudizio anche gli altri vettori individuati dall'art. 36 CMR (i.e. oltre al primo vettore anche l'ultimo e quello che ha eseguito la parte del trasporto nel corso della quale si è prodotto il fatto che ha causato la perdita, l'avaria o il ritardo). Alternativamente ci si domandava se l'attore dovesse radicare la giurisdizione in base all'art. 31.1 CMR individualmente contro ciascun vettore che intendesse convenire. In primo grado il Tribunale decideva in favore dei vettori effettivi declinando la giurisdizione nei loro confronti. Ciò in base ad un'interpretazione rigorosamente letterale degli articoli 31 e 36 CMR. In particolare il giudice di primo grado, considerando che l'art. 31 CMR menziona, ai fini dell'individuazione del giudice competente, la residenza del convenuto, ha ritenuto che tale disposizione si dovesse applicare ad ogni singolo vettore e che, pertanto, le disposizioni dell'art. 31 CMR dovessero considerarsi singolarmente e separatamente in relazione a ciascun vettore. A tale impostazione era stata da BAT opposta quella basata sull'art. 36 CMR che prevede la possibilità di promuovere la stessa azione contemporaneamente nei confronti di più di uno dei vettori menzionati da tale norma (il primo, l'ultimo o quello che ha eseguito la parte del trasporto nel corso della quale si è prodotto il fatto causativo del danno). Sul punto il giudice di primo grado ha concordato che - qualora la giurisdizione sia stata radicata nel luogo ove le merci sono state prese in consegna o riconsegnate - sia possibile convenire nel medesimo giudizio tutti i vettori contemplati dall'art. 36 CMR. Lo stesso giudice, tuttavia, ha distinto il caso in cui la giurisdizione è individuata in base ad un accordo contrattuale al quale gli altri vettori siano estranei o laddove la giurisdizione sia stabilita in base al luogo di residenza di uno dei convenuti. La decisione di appello in commento ha rovesciato l'interpretazione del giudice di primo grado, pur supportata da autorevole dottrina, secondo cui l'azione può essere promossa contro ciascun vettore individuato dall'art. 36 CMR solo se la giurisdizione possa essere stabilita in base all'art. 31.1 CMR contro ciascuno di essi considerato separatamente. La Corte di Appello ha ritenuto tale interpretazione eccessivamente formalista e letterale ed ha applicato, di contro, un criterio sistematico affermando che l'art. 36 CMR riguarda non solo le azioni interne tra vettori ma anche le azioni promosse dal danneggiato contro vettori successivi. Lo stesso art. 36 CMR consente l'azione contemporanea contro più vettori per cui una contraria interpretazione a favore della pluralità di separate azioni non merita, secondo la decisione di secondo grado, di essere mantenuta. Secondo la Corte di Appello, quindi, poiché BAT poteva validamente radicare la giurisdizione inglese contro Exel (quale primo vettore), i successivi vettori contemplati dall'art. 36 CMR e cioè coloro che avevano eseguito la parte del trasporto in cui si era verificato il fatto causativo del danno (Kazemier e Essers) potevano essere convenuti nel medesimo giudizio in cui era stato

convenuto il primo vettore. Un argomento a supporto di tale impostazione è stato individuato nell'art. 39.2 CMR che consente, in caso di rivalsa interna tra vettori, di citare tutti dinnanzi al medesimo giudice. Secondo la Corte non vi è, dunque, motivo perché un tale approccio pratico non debba essere adottato in relazione anche agli artt. 31 e 36 benché sarebbe stato auspicabile adottare in relazione a dette norme la stessa chiara formula (che invece manca) adottata nel caso di rivalsa interna tra vettori. La Corte ha, quindi, rigettato l'argomento seguito dal Tribunale circa il fatto che la giurisdizione in base all'art. 31.1 CMR debba essere considerata singolarmente per ciascun vettore individuato dall'art. 36 CMR. L'articolato della CMR (ed in particolare il suo art. 36) anzi consente - secondo la Corte - di affermare che sia sufficiente stabilire la giurisdizione contro il primo vettore e le azioni verso i vettori successivi ne saranno attratte. Il giudice di appello ha, quindi, ritenuto che la giurisdizione potesse essere determinata in base alla residenza di Exel. Ha inoltre considerato che la giurisdizione potesse essere stabilita contro tutti i vettori anche in forza della clausola inserita nel contratto stipulato da Exel con BAT. Sebbene i subvettori avessero eccepito di non essere parti di tale contratto la Corte ha ritenuto - seguendo un argomento dottrinale che prevede una sorta di adesione per fatto concludente da parte del vettore successivo al contratto principale ed a tutte le sue clausole con la sola presa in consegna delle merci - che il vettore successivo potesse essere citato nella stessa giurisdizione in cui il vettore principale poteva essere ed era stato citato. La Corte invero ha anche considerato l'ulteriore argomento sviluppato da BAT in base al Regolamento (CE) 44/2001. L'attore aveva, infatti, argomentato che la giurisdizione adita potesse essere individuata come competente anche in base al Regolamento comunitario (art. 6.1 in tema di pluralità di convenuti e competenza del giudice del luogo in cui uno qualsiasi di essi è domiciliato) e che la CMR dovesse essere interpretata in maniera compatibile al predetto Regolamento. La Corte ha precisato che, benché fosse possibile decidere il caso sulla base della sola CMR (al riguardo richiamando le disposizioni dell'art. 71.1 del Regolamento secondo cui le convenzioni di cui gli stati membri siano parti non sono pregiudicate dal regolamento stesso se non incompatibili con i principi fondamentali del regolamento stesso), anche le disposizioni del Regolamento andavano a sostegno delle conclusioni raggiunte della propria decisione intesa a minimizzare il rischio di pluralità di decisioni contrastanti; scopo identico a quello che si prefigge l'art. 6.1 del Regolamento (CE) 44/2001. La sentenza di appello apporta, quindi, senz'altro chiarezza nell'ordinamento di provenienza dove è intesa a limitare il rischio di avere pronunce differenti in ordinamenti differenti a fronte di uno stesso fatto generatore. Un approccio pratico (e, forse, per alcuni, semplicistico) che non trova sempre riscontro nel nostro ordinamento dove la giurisprudenza si interroga sulle differenze tra trasporto con sub trasporto e trasporto cumulativo ritenendo applicabili alcune norme della CMR - ad es l'art. 39.2 che i giudici inglesi di appello hanno citato a sostegno dei loro argomenti - solo ai contratti di trasporto cumulativo in cui più trasporti sono assunti cumulativamente da più vettori successivi con un unico contratto. Una sofisticata distinzione ignota alla giurisprudenza d'oltremare che anzi, con la sentenza in commento, dimostra di non voler effettuare distinguo nella qualificazione dei successive carriers e ciò proprio per evitare che l'attore sia costretto, in taluni casi, ad adire diverse giurisdizioni con il rischio di pronunce contrastanti. Un rischio che, come detto, con la sentenza in commento si è inteso quantomeno limitare.



avv. Claudio Perrella  
Studio Legale LS LexJusSinacta

## Quando è concluso un contratto di vendita di materie prime?

Nella vendita internazionale di *commodities* può essere talora complesso stabilire se un contratto è stato effettivamente concluso ed è vincolante per le parti. Accade con frequenza infatti che una delle parti (di regola di fronte a nuove circostanze come ritardi, indisponibilità della merce, variazioni dei prezzi di mercato) si rifiuti di adempiere sostenendo che le trattative non hanno portato alla stipulazione di un contratto definitivo. In caso di contenzioso giudici o arbitri sono chiamati a stabilire se effettivamente un contratto esiste, e si tratta di una valutazione spesso complessa a causa del fatto che per i contratti di vendita di beni mobili in molti ordinamenti non è richiesta la forma scritta, e il consenso delle parti può essere tacito, ossia ricavabile dalla loro condotta (è il caso per esempio della legge italiana, ed analoga libertà di forma ricorre nel diritto francese ed inglese). Non solo, ma esistono differenze rilevanti tra i vari ordinamenti con riguardo al momento in cui il contratto può ritenersi perfezionato, ed è dunque possibile che in base alla legge applicabile l'accordo possa ritenersi raggiunto anche solo in presenza di una intesa sui termini essenziali, con la possibilità per le parti di integrare in seguito pattuizioni minori o di contorno. Tale ultimo aspetto ha particolare rilievo nel *commodity trade*, perché spesso le parti non possono (o non intendono) ancora definire tutti gli elementi del contratto, ma formalizzano le intese raggiunte rinviando ad un momento successivo l'accordo sui punti pendenti (che possono essere rilevanti, come prezzo, quantitativi di merce, modalità e termini di consegna). La giurisprudenza di regola ritiene che in mancanza di accordo su un punto essenziale il contratto non può ritenersi concluso, e nel valutare il peso della singola clausola i giudici danno grande attenzione all'intero complesso delle trattative, per ricostruire l'effettivo intendimento delle parti. Una recentissima decisione dimostra però che (soprattutto per i contratti soggetti a legge inglese) occorre muoversi grande cautela nella fase delle trattative, senza confidare troppo sul fatto che la mancanza di accordo su alcune delle clausole impedisce il perfezionamento del contratto. La Court of Appeal (*MRI Trading AG v Erdenet Mining Corporation LLC*, Court of Appeal -2013) in particolare ha valutato la distinzione tra contratti vincolanti e intese che invece non sono suscettibili di esecuzione, in quanto puri "*agreements to agree*". Un contratto del 2005

tra MRI and Erdenet (società mineraria con sede in Mongolia) per la fornitura di rame aveva dato vita ad un contenzioso che aveva portato ad un accordo transattivo nel 2009; le parti avrebbero dovuto sottoscrivere tre diversi contratti di fornitura, due per il 2009 ed uno per il 2010, in base alle condizioni riportate in un prospetto allegato alla transazione. Un nuovo contenzioso era sorto però dal contratto 2010, che lasciava non definiti due aspetti di notevole peso, ossia la *shipping schedule*, e gli aggiustamenti di prezzo relativi alla raffinazione del minerale ("*treatment/refining charges*") che le parti avevano espressamente concordato "*to be agreed during the negotiation of terms for 2010*". L'accordo al quale le parti avevano fatto rinvio non era stato raggiunto, ed Erdenet aveva rifiutato di eseguire le forniture. Nel procedimento arbitrale promosso da MRI gli arbitri hanno ritenuto che il contratto non si fosse perfezionato, trattandosi semplicemente di un impegno a negoziare, privo di immediata efficacia vincolante. Il lodo è stato impugnato e la High Court è stata di diverso avviso; la corte ha sottolineato che non era sorprendente che le parti avessero lasciato tali aspetti privi di determinazione, dal momento che il contratto era stato sottoscritto circa un anno prima del periodo previsto per la consegna. Il fatto che queste restassero "*to be agreed*" non escludeva tuttavia di per sé l'esistenza di un contratto, poiché ad avviso della corte il linguaggio utilizzato dalle parti era "*a strong indicator that the parties did not intend a failure to agree, still less a refusal to negotiate or seek to agree, as being fatal to their bargain or as entitling either party to walk away from the contract*". Un ulteriore elemento che ha indotto la High Court a raggiungere tale conclusione è stato la circostanza che il contratto del 2010 era stato stipulato a fronte della rinuncia da parte di MRI a coltivare reclami significativi nei confronti Erdenet e relativi al contratto del 2005.



avv. Massimiliano Grimaldi  
Grimaldi Studio Legale

## Questioni in materia di canoni demaniali marittimi

È del 4 novembre scorso la sentenza con la quale il Consiglio di Stato si è soffermato su due aspetti di significativo interesse con riguardo alla materia dei canoni demaniali marittimi (*Consiglio di Stato, Sez. VI, 4 novembre 2013, n. 05289*). La prima questione verte sulla spettanza della giurisdizione nel caso di rideterminazione dei canoni in applicazione della legge n. 296/06 (*legge finanziaria 2007*) e si è posta poiché, nell'ambito del ricorso proposto per la riforma della sentenza del Tar Puglia, Sez. I, n. 00814/2011, il Ministero delle infrastrutture e

dei trasporti ha sollevato l'eccezione di difetto di giurisdizione del giudice amministrativo. Per una corretta comprensione del problema occorre incentrare l'attenzione sulla natura della controversia. A fronte di un canone annuo stabilito nel 1998 in poco meno di euro 22.000 - salvo aggiornamento annuale-, una società titolare di atto concessorio per la realizzazione e gestione di un porto turistico veniva raggiunta da una nota della capitaneria di porto con la quale il predetto canone annuo, determinato per il 2006 in euro 24.000, subiva un notevole incremento passando ad euro 128.000 per il 2007 e ad euro 131.000 per il 2008, per effetto della applicazione dell'articolo 1, commi 251 e 252, della legge finanziaria 2007, il quale ha rideterminato i canoni relativi alle concessioni demaniali marittime con finalità turistico ricreativa. Rispetto a ciò, il Tar ha ritenuto priva di pregio l'eccezione di cui sopra, sul rilievo che la vicenda non poteva essere qualificata alla stregua di un mero aggiornamento del canone, dovendo la stessa essere invece più propriamente letta quale fattispecie modificativa degli elementi essenziali del rapporto giuridico instauratosi tra l'amministrazione demaniale e la società ricorrente, di natura tale da porre le parti stesse innanzi ad un nuovo rapporto concessorio. Il Tar ha in altri termini escluso che la controversia potesse avere contenuto meramente patrimoniale rispetto ad un atto che, sebbene costituisse applicazione di una clausola di adeguamento dell'entità del canone a parametri normativamente stabiliti, produceva tuttavia l'effetto della non riconoscibilità del rapporto nei suoi tratti originari e, dunque, in quelli che sono i suoi elementi essenziali. Non potendo certo ignorarsi, ha rilevato il Collegio, che il canone di una concessione demaniale costituisce non soltanto il corrispettivo per il godimento e l'uso di un bene pubblico che si è attribuito ad un privato, ma rappresenta anche elemento capace di incidere significativamente sul calcolo della convenienza economica che l'operazione può avere per il concessionario. Rispetto a tale questione, la VI Sezione del Consiglio di Stato ha ribadito la giurisdizione del giudice amministrativo in materia di *rivalutazione* dei canoni concessori demaniali marittimi, alla luce del consolidato orientamento della stessa Sezione. Al riguardo si rammenta, tra le tante, la sentenza 3 febbraio 2011, n. 00787 con la quale la VI Sezione, sulla questione della spettanza della giurisdizione in caso di rideterminazione del canone in applicazione della legge finanziaria 2007, ha in particolare richiamato: a) l'ordinanza delle Sezioni unite della Corte di Cassazione 17 giugno 2010, n. 14614, da cui si desume che la previsione normativa secondo cui la giurisdizione esclusiva del giudice amministrativo in materia di concessione di beni pubblici non si estende alle controversie "concernenti indennità, canoni ed altri corrispettivi..." (art. 133, comma 1, lett.b), c.p.a., già art. 5 l. T.a.r.) va interpretata nel senso che la giurisdizione del giudice ordinario ha per oggetto le controversie aventi contenuto meramente patrimoniale, ovvero inerenti quantificazione e pagamento del corrispettivo in questione, e purché non entri in discussione la qualificazione del rapporto concessorio, con esercizio di poteri discrezionali della Amministrazione, dovendosi in tal caso riconoscere la cognizione del giudice

amministrativo, sia in presenza di interessi legittimi che di diritti soggettivi. b) l'ordinanza delle Sezioni unite della Corte di Cassazione 1° luglio 2010, n. 15644, secondo la quale la rideterminazione del canone demaniale marittimo da parte della autorità portuale a seguito di una differente interpretazione e di una mutata classificazione della tipologia di occupazione spetta alla giurisdizione amministrativa, presupponendo un provvedimento amministrativo con cui l'autorità incide sulla economia dell'intero rapporto concessorio attraverso l'esercizio di poteri autoritativi. c) la sentenza 26 maggio 2010, n. 3348, con la quale la stessa VI Sezione (del Consiglio di Stato) ha affermato che sussiste la giurisdizione del giudice amministrativo per il contenzioso relativo ai provvedimenti di rideterminazione del canone in applicazione della legge finanziaria 2007, trattandosi non già di mera quantificazione del canone ma di integrale revisione previa ricognizione tecnico-discrezionale del carattere di pertinenze demaniali marittime delle opere in precedenza realizzate dal concessionario nonché in considerazione della inamovibilità o meno delle stesse. Ciò che, ad avviso della Sezione, si riflette sulla rideterminazione degli equilibri dell'intero rapporto concessorio a seguito della applicazione della nuova normativa. La seconda questione trattata dal Consiglio di Stato con la sentenza n. 05289/2013 attiene alla ricorrenza o meno di un *onere di preavviso* di rideterminazione del canone concessorio in relazione alla specifica previsione di cui all'articolo 1623 del codice civile, il quale disciplina le modificazioni sopravvenute del rapporto di affitto stabilendo che *"se, in conseguenza di una disposizione di legge o di un provvedimento dell'autorità riguardanti la gestione produttiva, il rapporto contrattuale risulta notevolmente modificato in modo che le parti ne risentano rispettivamente una perdita e un vantaggio, può essere richiesto un aumento o una diminuzione del fitto ovvero, secondo le circostanze, lo scioglimento del contratto."* Il Tar aveva infatti ritenuto che sebbene tale norma operi nell'ambito proprio del rapporto di affitto disciplinato dal codice civile italiano, la stessa proponga un modello di azione utilizzabile anche in presenza di modificazioni sopravvenute di un rapporto contrattuale accessivo alla concessione di un bene pubblico quale il demanio marittimo. Nel merito, il Tar aveva osservato che la stima della redditività della gestione di un bene in regime di concessione è fortemente condizionata dalla possibilità di confidare ragionevolmente su un graduale aggiornamento dell'entità del canone che ponga al riparo il concessionario dal rischio di un imprevisto ed eccessivamente oneroso impegno contrattuale. Ciò permette, in una logica di analisi economica del diritto, di compiere adeguate valutazioni circa l'entità degli investimenti da effettuare nonché circa la convenienza stessa della durata della concessione che, nel caso di specie, era stata stabilita in 50 anni proprio al fine di consentire un graduale ammortamento delle immobilizzazioni impiegate per gestire il bene. Con ciò il Tar aveva inteso sottolineare che la significativa alterazione dell'equilibrio tra le prestazioni dedotte nel rapporto contrattuale, la quale fa seguito al considerevole incremento del canone concessorio, prospetta alla parte concessionaria

la necessità di recuperare spazi di discrezionalità economica in termini di assenso alla nuova concessione, ovvero in termini di scioglimento dal vincolo assunto. Un'alternativa del genere può, però, essere esercitata solo in presenza di adeguate garanzie partecipative. In definitiva, aveva osservato il Tar, quando l'aggiornamento del canone comporta un aumento imprevisto delle somme da versare all'interlocutore pubblico, pur in seguito alla doverosa applicazione di norme di legge, l'amministrazione pubblica è obbligata a dare comunicazione di avvio del procedimento di aggiornamento medesimo al fine di permettere al concessionario una adeguata rinegoziazione delle condizioni economiche dell'uso del bene pubblico, ovvero di esercitare, al limite, anche la facoltà di recedere dal vincolo assunto in precedenza. Il Consiglio di Stato ha invece ritenuto *"non compatibile e neppure conferente"* il richiamo all'articolo 1623 del codice civile il quale prevede la riduzione ad equità o la risoluzione del contratto per notevole onerosità sopravvenuta a causa di legge, osservando che tali facoltà sono a tutto concedere praticabili *"solo quando la legge vada ad incidere sulla "gestione produttiva" e non anche se la legge intervenga indirettamente sulla "gestione corrente" con la nuova disciplina del settore."* Del resto, ha sottolineato il Giudice di appello, la legge finanziaria 2007 ha operato un adattamento del canone, che era sproporzionato in danno dello Stato a causa della sua patente inadeguatezza in relazione al tempo trascorso ed ai fenomeni di deprezzamento maturati riguardo al valore del bene in concessione e alla redditività ordinariamente ritraibile dal concessionario. Rilevo peraltro come l'adattamento in questione abbia finito per dare luogo a forti criticità, anche considerato che l'applicazione dei rilevanti importi di cui alla legge n. 296/06 in materia di pertinenze è più di una volta erroneamente intervenuta antecedentemente alla effettiva cessazione della concessione come individuata dallo stesso Consiglio di Stato. Anche per tale ragione si registra, rispetto al *ddl stabilità AS 1120*, la presentazione di emendamenti che prevedono la sospensione del pagamento dei canoni sino al giugno 2014, nelle more della approvazione di una specifica normativa.



avv. Barbara Pozzolo  
Studio Legale Pozzolo

## Mediazione, perché partecipare?

La partecipazione alla mediazione è elemento necessario ed imprescindibile per la sua riuscita. Il legislatore al fine di incentivare le parti a presenziare agli incontri ha da un lato previsto degli incentivi fiscali, e dall'altro delle sanzioni in caso di mancata partecipazione senza giustificato motivo. L'art. 8 comma 4 bis del d.lgs. 28/2010 prevede, infatti, che *"Dalla mancata partecipazione senza giustificato motivo al*

*procedimento di mediazione, il giudice può desumere argomenti di prova nel successivo giudizio ai sensi dell'articolo 116, secondo comma, del codice di procedura civile. Il giudice condanna la parte costituita che, nei casi previsti dall'articolo 5, non ha partecipato al procedimento senza giustificato motivo, al versamento all'entrata del bilancio dello Stato di una somma di importo corrispondente al contributo unificato dovuto per il giudizio"*. Interessanti sono le prime pronunce che hanno ad oggetto la nozione di giustificato motivo della mancata partecipazione alla mediazione e le sue conseguenze. La prima Ordinanza nota è del Tribunale di Termini Immerse del 9.5.2012 nella quale il Giudice ha ritenuto non sussistere il giustificato motivo nelle ragioni addotte dalla difesa del convenuto che *"ha giustificato la mancata partecipazione al tentativo obbligatorio di mediazione affermandone l'inutilità in ragione del fatto che tale tentativo era stato esperito dopo la proposizione del giudizio ed affermando la impossibilità di una rinuncia anche parziale delle contrapposte ragioni delle parti"* anche in ragione della acclarata ed atavica litigiosità delle stesse". Si noti che la sanzione viene irrogata in corso di giudizio e come correttamente afferma il Giudice *"prescinde del tutto dall'esito del giudizio"*. Ed ancora il Tribunale di Palermo. Sez. Bagheria, del 20 luglio 2012 ha ritenuto la giustificazione portata dal convenuto *"problemi legati all'età avanzata"* non idonea a giustificare la mancata comparizione nanti all'Organismo di mediazione sia in quanto *"non può parlarsi di un'età tale da impedire di comparire in mediazione davanti ad un organismo situato in Bagheria, un paese molto vicino a quello di residenza dei convenuti (Ficazzari). Inoltre nulla impedisce di conferire procura ad altra persona al fine di essere rappresentati in mediazione"*. Afferma ancora l'ordinanza che *"mai si può condannare chi, non comparso in mediazione sia rimasto contumace pure in giudizio"* la norma prevede, infatti, la condanna della sola *"parte costituita"*. In merito alla effettività della partecipazione alla mediazione della parte proponente merita attenzione quanto affermato dal Tribunale di Siena con sentenza n. 209 del 25 giugno 2012. Il Tribunale ha ritenuto *"neqozio in frode alla legge"* l'attività dell'attore che aveva azionato solo *"formalmente"* la procedura di mediazione senza poi prendervi parte. Il caso riguardava una causa instaurata a seguito di una opposizione a decreto ingiuntivo da parte della ditta e dai garanti della stessa. Il Giudice ha rilevato che la promotrice di tale procedura, *"si è limitata a depositare una domanda introduttiva di procedura di mediazione, senza poi prendere parte alla procedura stessa .....Omissis"*. Rilevava di poi ancora il giudice che *"la prescrizione legale del previo esperimento della procedura media - conciliativa, ... non possa ritenersi soddisfatta mediante un mero formalistico deposito di domanda cui non faccia seguito alcun comportamento della parte proponente idoneo a perseguire né l'instaurazione di un effettivo ed integro contraddittorio di fronte al mediatore, ... ritenuto pertanto che il comportamento elusivo tenuto dalla Sas attrice opponente nei confronti della prescrizione legale di un presupposto processuale, costituente norma imperativa poiché posta a presidio del giusto processo e della sua ragionevole durata mediante la complessiva*

deflazione del contenzioso civile, anche nell'interesse pubblico, integri gli estremi della frode alla legge, che da sempre l'interpretazione del Supremo Collegio identifica con il perseguimento in via di fatto di un risultato vietato dalla legge con norma imperativa. Ritenuto che nel caso di specie lo scopo di eludere, sul piano sia della sua funzione processuale sia dei suoi riflessi pecuniari, l'obbligatorietà della media-conciliazione sia stato efficacemente perseguito da parti attrici opponenti, in contrasto con la norma imperativa processuale. Perveniva alla conclusione che **"ne discenda l'improcedibilità della causa di opposizione a decreto ingiuntivo"**. Conseguenze assai più gravi della corresponsione del pagamento del contributo unificato a favore dello stato sono state delineate da un'ordinanza del Tribunale di Roma del 24 ottobre 2013. Ritenendo che **"La mancata adesione di una Asl alla proposta del giudice potrebbe portare alla responsabilità dell'ufficio"**. L'ordinanza è stata resa in un giudizio in materia di responsabilità sanitaria nella quale la ASL era stata chiamata a risarcire i danni in favore degli eredi della vittima. Un giudice della XIII Sezione civile ha formulato ad una Asl una proposta conciliativa/transattiva per la definizione di una controversia in materia di responsabilità sanitaria prevedendo - in via subordinata - che qualora non si dovesse pervenire all'accordo sulla base della proposta formulata dal Giudice, le parti dovranno procedere con la mediazione in sede stragiudiziale (e ciò in attuazione dell'articolo 5, comma 2, del Dlgs 28/10). Quindi un duplice percorso volto alla definizione conciliativa della controversia che parte da una proposta del giudicante quantitativamente determinata. Nella motivazione vi sono alcune chiare indicazioni volte a responsabilizzare l'Asl rispetto alla fase conciliativa. In primo luogo, osserva il Giudice trattandosi di azienda sanitaria, là dove ciò dovesse essere utile per pervenire ad un accordo conciliativo, **"non vi sono ostacoli a che il funzionario delegato possa gestire la procedura e, nell'ambito dei poteri attribuitigli, concludere un accordo"**. Ed ancora che, ricorrendone i presupposti, l'Asl potrà osservare le indicazioni contenute nelle linee guida in materia di mediazione di cui alla circolare Dfp 9/12 per le amministrazioni pubbliche di cui all'articolo 1, comma 2, del D. lgs 165/01 (principi che possono essere considerati utili anche per le pubbliche amministrazioni diverse da quelle statali). Infine, nell'ordinanza si sottolinea che **"l'eventuale deprecata scelta di una condotta agnostica, immotivatamente anodina e deresponsabilizzata dell'amministrazione pubblica la potrebbe esporre a danno erariale sotto il profilo delle conseguenze del mancato accordo su una proposta del giudice o mediatore comparativamente valutata rispetto al contenuto della sentenza"**. Sempre sul punto si richiama ancora una recente sentenza della Corte dei Conti siciliana (2719/2013) nel caso in esame la conciliazione era stata conclusa in mediazione e l'Asl aveva aderito alla stessa mentre il primario del reparto l'aveva contestata. La Corte ha affermato la responsabilità del primario per danno erariale per non aver aderito alla conciliazione cui si era pervenuti tra tutte le altre parti (inclusa la Asl). Merita attenzione, infine, anche la sentenza del Tribunale di Roma,

Sez. Ostia del 5.7.2012 in un giudizio nel quale i convenuti hanno ritenuto di non partecipare ad una mediazione delegata dal giudice, ritualmente instaurata, adducendo a motivazione la circostanza di voler promuovere appello nei confronti della sentenza non definitiva emessa in corso di causa. In quanto oltre alla condanna alla sanzione pecuniaria la mancata partecipazione alla mediazione sembra aver fondato la decisione del Giudice in ordine alla prova. Il Giudice richiamato l'art. 8 del D.Lgs 28/2010 che prevede la possibilità per il giudice di desumere argomenti di prova nel successivo giudizio dalla mancata partecipazione alla mediazione. Osservato che il richiamo all'art. 116 c.p.c. nel d.lgs 28/2010 è volto a incentivare la partecipazione alla mediazione e che **"equivarrebbe a tradire l'intento del legislatore svalutare la portata di tale norma considerandola una mera appendice nel corredo dei mezzi di probatori...."**. Rileva che **"giammai la mancata comparizione ... potrà costituire argomento per corroborare o indebolire una tesi giuridica che dovrà risolta sempre in punto di diritto"**. Afferma ancora **"che la mancata comparizione della parte ... costituisce di regola elemento integrativo e non decisivo a favore della parte chiamante, per l'accertamento e la prova dei fatti a carico della parte chiamata"**. Conclude poi statuendo che **"secondo le circostanze del caso concreto gli argomenti di prova che possono essere tratti dalla mancata comparizione ... possono costituire integrazione di prove già acquisite ovvero unica e sufficiente fonte di prova"**. Concludendo: partecipare alla mediazione... conviene, anche nel caso in cui non si sia mossi da volontà conciliative.



avv. Cecilia Vernetti  
Studio Legale Camera Vernetti

## La clausola di vincolo

**N**elle polizze di copertura delle unità da diporto accade spesso che l'assicurato non sia proprietario dell'imbarcazione assicurata, che è invece di proprietà di una Banca o di una Società la quale ha concesso l'unità in locazione in base ad un contratto di leasing. In tali casi le polizze prevedono solitamente una clausola o appendice "di vincolo", del seguente tenore **"con la presente appendice, che forma parte integrante della sopraindicata polizza si prende e si dà atto che la polizza stessa è vincolata a tutti gli effetti a favore della Spett.le \_\_\_\_\_ (di seguito indicata quale Ente Vincolatario) e, pertanto, gli assicuratori si obbligano: a) a riconoscere detto vincolo come l'unico da essi dichiarato e da essi riconosciuto; b) a non liquidare alcun indennizzo se non in confronto e con il consenso scritto dell'Ente Vincolatario; c) a pagare esclusivamente all'Ente Vincolatario l'importo della**

**liquidazione dell'eventuale sinistro..."**. La ratio di tale clausola risiede nell'esigenza per la società di leasing di poter contare - in caso di perdita dell'unità assicurata - sul versamento dell'indennizzo assicurativo in astratto dovuto all'assicurato in base alla polizza corpi. La clausola di vincolo genera, nella pratica, numerose controversie in merito alla titolarità del diritto al versamento dell'indennità assicurativa. Infatti, in caso di sinistro il leasing, pur non rivestendo la qualità di assicurato, potrà comunque pretendere il versamento dell'indennizzo sulla base della clausola di vincolo contenuta in polizza. Pertanto l'assicuratore, in caso di domanda proveniente dall'assicurato, solleverà nei confronti di quest'ultimo una eccezione di difetto di legittimazione attiva a favore della società vincolataria. In questo senso si è espresso il Tribunale di Bari (sez. II, 24/02/2009, n. 667) sulla scorta dell'orientamento della Suprema Corte (cfr. sez. III, 26/10/2004, n. 20743), stabilendo che: **"La presenza nel contratto di assicurazione di una clausola che stabilisce il diritto dell'istituto finanziatore dell'acquisto di un bene in leasing a potersi soddisfare sull'indennizzo spettante in caso di furto del bene in luogo dell'utilizzatore, comporta in capo a quest'ultimo il difetto della legittimazione ad agire per conseguire il pagamento del suddetto indennizzo dall'istituto assicuratore. Infatti, sulla scorta del collegamento negoziale esistente tra il contratto di assicurazione e quello di finanziamento, il finanziatore pur non assumendo la qualità di "assicurato" ha comunque diritto di percepire l'indennizzo dovuto all'utilizzatore-contraente assicurato. A fronte di tale previsione negoziale, la compagnia assicurativa ha quindi ragione di negare il diritto dell'utilizzatore ad incassare l'indennizzo, trattandosi di credito di cui è titolare, in via esclusiva la società di leasing sulla base del suddetto vincolo contrattuale"** (nello Stesso senso si richiama anche la sentenza del Tribunale di Milano del 21.2.2002). L'assicurato e conduttore dell'unità potrà però "riacquistare" la legittimazione a richiedere l'indennizzo assicurativo a seguito di un'autorizzazione scritta dell'ente vincolatario, così come previsto dalla stessa clausola di vincolo. In tale caso, detto consenso - purchè manifestato in forma esplicita (cfr. Cass. n. 12593 del 7.12.1995) - potrà assumere il valore di una pattuizione a favore di terzo, ai sensi dell'art. 1891 c.c. Peraltro, secondo la sentenza di Cassazione n. 21390/2009, il Giudice, a prescindere dal tenore letterale della clausola di vincolo e/o del consenso del vincolatario, ha comunque il compito di valutare, caso per caso, la funzione del contratto di assicurazione sulla base sia della polizza, sia dell'intenzione delle parti. Così, ad esempio, potrà assumere di volta in volta rilevanza, ai fini dell'individuazione dell'interesse assicurato, il fatto che il proprietario - vincolatario sia ancora creditore di una parte del prezzo dell'imbarcazione concessa in leasing, conservando in tale caso una legittimazione concorrente con quella dell'assicurato-utilizzatore nei confronti dell'assicuratore, almeno per la parte residua del proprio credito.



Richard Mabane

Holman Fenwick Willan LLP

## Scioperi: comprendere i rischi.

I scioperi hanno ancora una volta rappresentato l'industria marittima in prima pagina, dopo che la protesta dei lavoratori della ferrovia Fenoco in Colombia, iniziata nella seconda metà del mese di luglio dello scorso anno, si è prolungata per più del mese successivo. Lo sciopero è stato guidato dai maggiori produttori di carbone colombiani, che hanno dichiarato forza maggiore, fermando così le esportazioni di oltre il 50% della produzione nazionale e lasciando le navi in attesa del carico. Questo è solo uno di una serie di scioperi che hanno colpito il settore, incluso uno sciopero doganale brasiliano che ha avuto impatto sia nelle esportazioni da e per il Brasile, durante il mese di agosto. Alla luce del rischio di ritardi e spese risultanti dagli scioperi, si raccomanda che armatori e noleggiatori controllino le clausole del contratto di noleggio ed, in particolare, le clausole relative allo sciopero. Ciò viene particolarmente enfatizzato dalla sentenza emessa dalla Corte d'Appello relativa alla clausola scioperi nel caso *Coarboex S.A. v Louis Dreyfus Commodities Suisse S.A.* La disputa concerne l'effetto dell'inclusione nel formulario modificato AmWelsh 1979, di una disposizione WIBON (whether in berth or not). All'articolo 9, veniva infatti riportata la seguente disposizione: "...In case of strikes, lockouts, civil commotions or any other causes included but not limited to breakdown of shore equipment or accidents beyond the control of the Charterers consignee which prevent or delay the discharging, such time is not to count unless the vessel is already on demurrage". Tuttavia, gli armatori argomentarono che la disposizione WIBON nella clausola 40 del contratto di noleggio stesse a significare che le stallie sarebbero iniziate in ogni caso, dal momento che i noleggiatori avevano corso il rischio di subire il ritardo stante la congestione all'interno del porto. Gli armatori aggiunsero che la clausola 9 dovesse essere intesa come a disciplinare il caso in cui l'imbarcazione fosse già in ormeggio ma la scarica fosse stata ritardata dallo sciopero in atto. Dal momento che lo sciopero era già terminato quando la nave ormeggiò, nessun periodo di attesa poteva essere detratto dal laytime, con la conseguenza che le controstellie risultarono dovute. Gli armatori vinsero l'arbitrato ma i noleggiatori vinsero l'appello dinanzi alla High Court. In un successivo appello depositato dagli armatori dinanzi la Corte d'Appello, quest'ultima concluse nuovamente a favore dei noleggiatori, sostenendo quanto segue: 1. L'articolo 9 intendeva chiaramente trasferire il rischio di un ritardo causato dagli scioperi dal noleggiatore all'armatore, e non vi

era nulla nella formulazione della clausola medesima che potesse indicare che la sua applicazione fosse limitata al tempo perso mentre la nave si trovava lungo la banchina. 2. Il naturale significato della Clausola 9 dimostrava come fosse relativa alle sole conseguenze delle cause coperte dalla clausola di esonero, non alla loro durata, e non vi era niente nella Clausola 9 che supportasse la conclusione che la sua operazione fosse limitata alle interruzioni e ritardi durante il periodo delle cause elencate - e vi era già giurisprudenza relativa al fatto che le parole "such time" nella Clausola 9 stessero a significare il tempo perso per la nave nel completare la scarica per via di una delle cause elencate. 3. Al fine di ottenere protezione dalla Clausola 9, il noleggiatore doveva semplicemente stabilire che l'evento sul quale faceva affidamento rientrasse nella clausola e consistesse nella reale causa del ritardo della nave. Questa recente sentenza ha confermato la visione comunemente accettata nel settore con riguardo all'effetto della formulazione delle clausole. Il caso in esame dimostra l'importanza di assicurare che il rischio di uno sciopero sia correttamente considerato quando il contratto viene negoziato oltreché quanto sia essenziale che la disposizione sia chiara. Ciò viene considerato in un'altra recente sentenza emessa dalla High Court (*Frontier International Shipping Corp. v Swissmarine Corporation Inc. and another* ([2004] EWHC 8 (Comm)). La clausola 9 del contratto di noleggio (di nuovo su AmWelsh 1979 modificato) stabiliva che: "if longer detained, consignee to pay vessel demurrage...dispatch money for lay time saved...in case of strikes, lockouts, civil commotions, or any other causes or accidents beyond the control of the consignee which prevent or delay the discharging, such time is not to count unless the vessel is already demurrage..." In questo caso, la nave era arrivata al porto di scarica, che ebbe inizio il giorno successivo. Quattro giorni dopo cominciò lo sciopero del personale assunto dal consegnatario del carico, che terminò il mese successivo. La scarica venne completata soltanto il giorno dopo la fine dello sciopero. Gli arbitri confermarono il reclamo proposto dagli armatori per controstellie, specificando che seppure lo sciopero non potesse essere evitato dai noleggiatori, esso non fosse fuori dal controllo del consegnatario. Gli armatori sostennero, e gli arbitri concordarono, che al fine di fare affidamento sulla Clausola 9, i noleggiatori avrebbero dovuto dimostrare non solo l'esistenza di uno sciopero che impedisse o ritardasse la scarica, ma che fosse anche fuori dal controllo del consegnatario. I noleggiatori fecero dunque appello alla High Court, argomentando che avessero diritto di contare sull'esistenza di uno sciopero, sempre che ciò costituisse la causa del ritardo nella scarica ed inoltre che non dovessero dimostrare che lo sciopero fosse al di fuori del controllo del consegnatario. La corte ha rigettato l'appello, confermando la decisione degli arbitri, e stabilendo quanto segue: 1. La naturale interpretazione della Clausola 9 e l'uso della parola "other" era che la frase "beyond the control of the consignee" trovasse applicazione non soltanto ad "any other causes or accidents" ma anche agli specifici eventi degli scioperi, serrate e sommosse popolari. 2. Aveva senso escludere dal laytime eventi che risultavano

essere al di fuori del controllo del consegnatario, ma, al contrario, non aveva senso escludere dal laytime cause che rientravano nel suo controllo. Alla luce di questo caso, noleggiatori che concludano contratti di noleggio a viaggio sul formulario AmWelsh 1979, vorranno considerare la possibilità di modificare la Clausola 9 al fine di omettere la frase "beyond the control of the consignee", naturalmente se questo sia possibile a livello commerciale. In questo modo, i noleggiatori potranno fare affidamento sull'eccezione dello sciopero, sempre che possano dimostrare che questo sia la causa del ritardo nella scarica senza dover provare, in aggiunta, che lo sciopero fosse fuori dal controllo del consegnatario. Modifiche appropriate potranno essere disposte anche ad altri formulari, in modo tale che il tempo inutilizzato a causa dello sciopero dai dipendenti del consegnatario venga escluso dal laytime. Al fine di proteggere i propri interessi, gli armatori che concludano contratti di noleggio a viaggio sulla base di un formulario AmWelsh 1979, possono considerare di modificare la Clausola 9 in modo tale che possa espressamente prevedere che il laytime sia escluso dal tempo perso, per la durata dello sciopero. Generalmente, nel rivedere o formulare clausole relative allo sciopero, entrambe le parti debbono essere al corrente del fatto che la regola generale rimane quella per cui una clausola di esonero debba espressamente stabilire che essa si applichi alle stallie o a controstellie, altrimenti non verrà applicata alle disposizioni del contratto di noleggio. È anche importante ricordare a tutti coloro che siano coinvolti nella negoziazione di fissati, che ogni clausola relativa allo sciopero verrà interpretata contro la parte che cerchi di farvi affidamento, per cui ogni ambiguità verrà dunque letta a favore degli armatori. Per esempio, la Corte Inglese ha stabilito che la Clausola 28 del Sugar Charter Party 1969 non fosse sufficientemente chiara nella sua formulazione per essere applicata alle stallie o alle controstellie. La clausola stabiliva che "Strikes ...or any other force majeure clause...occurring beyond the control of the shippers...which may prevent or delay the loading and discharging of the vessel, always excepted". Tuttavia, la Corte decise che la clausola fosse solamente una reciproca generale eccezione a favore sia di armatori che noleggiatori, nel caso in cui l'uno avesse depositato un reclamo per danni nei confronti dell'altro. In conclusione, pure se armatori e noleggiatori vorranno rivedere i termini dell'esistente contratto di noleggio per accertarsi chi debba sostenere il rischio di ritardi dovuto agli scioperi, il fatto di prestare molta attenzione alla formulazione delle clausole al momento di concludere il fissato può anche pagare dividendi nel mitigare gli effetti di tali ritardi.

### LexTrasporti

mensile di diritto divulgativo  
indipendente a diffusione gratuita  
sito: [www.lextrasporti.com](http://www.lextrasporti.com)  
email: [info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com)  
tel. 342.0429716

Sede e Redazione: Via Bacigalupo 4/19  
16122 - Genova

In attesa di registrazione presso il Tribunale di Genova  
Editore e Direttore responsabile: Luca Florenzano



avv. Daniela Aresu

Studio Legale Aresu

## La normativa

**Regolamento di esecuzione (UE) n.1001/2013 della Commissione del 4 ottobre 2013 che modifica l'allegato del regolamento CEE n.2658/87 relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica e alla tariffa doganale comune - [GUUEL 290 del 31/10/2013](#).**

Con il regolamento di esecuzione (UE) n.1001/2013 della Commissione avviene il consueto aggiornamento annuale ed adeguamento della struttura della nomenclatura combinata e della tariffa doganale comune, contenuta in allegato al Reg. CEE n.2658/87. La nomenclatura combinata risponde sia ad esigenze tariffarie (misura dei dazi applicabili alle merci importate) che alle esigenze statistiche del commercio estero dell'Unione europea, nonché delle altre politiche europee relative all'import/export. La modifica della nomenclatura combinata si rende necessaria per tenere conto delle modifiche dei requisiti in materia di statistiche e politica commerciale, delle modifiche introdotte per ottemperare a impegni internazionali, degli sviluppi tecnologici e commerciali, nonché della necessità di chiarire i testi. L'allegato I del Reg. CEE n.2658/87 viene pertanto sostituito con decorrenza 1° gennaio 2014 dal nuovo allegato.

**Comunicazione Agenzia delle Dogane 25 ottobre 2013 - "Attivazione sperimentale delle procedure di sdoganamento in mare".**

Nell'ambito delle iniziative intraprese dall'Agenzia per rilanciare la competitività del sistema portuale è stata introdotta, su base sperimentale, la procedura di pre-clearing per effettuare la presentazione anticipata delle dichiarazioni doganali di esito rispetto all'arrivo della nave. Alla luce delle semplificazioni introdotte con lo Sportello Unico Doganale, riguardanti la possibilità di presentare la dichiarazione prima del rilascio delle certificazioni/nullaosta di competenza di altre amministrazioni, la procedura di pre-clearing è stata rivista per consentire la presentazione/accettazione delle dichiarazioni doganali con maggiore anticipo (cd. sdoganamento in mare) ed estenderla anche a quelle merci che richiedono certificazioni di competenza di quelle amministrazioni per le quali è attiva l'interoperabilità dello Sportello Unico Doganale. Lo sdoganamento in mare è applicabile allorché si verificano le seguenti condizioni: 1) nave monitorata; 2) Sportello Unico Doganale presso l'Ufficio della Dogana competente in area portuale; 3) Utilizzo delle Procedure Telematiche per la gestione della temporanea custodia da parte dei Terminal che curano sbarco/movimentazione dei container. L'ufficio delle Dogane competente sull'area portuale provvederà a emanare, con apposito disciplinare di servizio, le disposizioni attuative della circolare in oggetto.

**Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sul finanziamento pluriennale dell'azione dell'Agenzia Europea per la sicurezza Marittima in materia di intervento contro l'inquinamento marino causato dagli impianti per l'estrazione di gas e idrocarburi" - [GUUEC 327/108 del 12/11/2013](#).**

La Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo coincide con un momento critico, contrassegnato dalla scoperta di giacimenti di gas e petrolio nel Mediterraneo orientale e dalla conseguente necessità di sfruttamento degli stessi. Queste attività rappresentano una sfida per l'Agenzia Europea per la sicurezza marittima (EMSA) per i pericoli insiti nelle trivellazioni e nel trasporto di gas e idrocarburi. Il CESE è dell'avviso che la dotazione finanziaria dell'Emsa possa risultare insufficiente per realizzare gli interventi necessari e far fronte ai seguenti problemi: l'aumento dei flussi di traffico (un maggior numero di petroliere e di navi gasiere in mare), l'incremento delle attività di sfruttamento dei giacimenti di petrolio e di gas nei mari che circondano l'UE nonché l'aumento del numero di paesi costieri e insulari che hanno aderito all'Unione. La limitata capacità di reazione alle emergenze potrebbe provocare un aumento dei costi esterni in caso di incidenti gravi. Il CESE propone pertanto un aumento delle dotazioni finanziarie dell'Agenzia in vista dell'incremento delle competenze, conferite anche a seguito dell'esplosione della piattaforma petrolifera Deepwater Horizon della successiva fuoriuscita di petrolio nel Golfo del Messico nell'aprile 2010. **Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato. AS 1091 – Servizi di ormeggio, disormeggio, battellaggio nel Porto e nella rada di Piombino e Tor del Sale – Bollettino n.43 del 4 novembre 2013**

L'AGCM interviene ancora una volta sulla tematica dei servizi tecnico-nautici con una segnalazione, adottata ai sensi dell'art.21 della legge n.287/90, relativa alle problematiche concorrenziali riscontrabili nel Porto di Piombino. Già nel 2011 era intervenuta con la segnalazione AS905 sui "Servizi tecnico-nautici e determinazione delle tariffe nei porti italiani", seguita poi dalla segnalazione AS988 "Proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza anno 2013" del 2012. Il dibattito sulla concorrenza nel settore dei servizi portuali, che stranamente si riacutizza sempre nelle situazioni di crisi, contrassegnata, nel settore marittimo, dal crollo del mercato dei noli e dalla contrazione dei traffici, si ripropone anche a livello delle istituzioni europee dove, come già illustrato in LexTrasporti n.4, è in discussione la proposta di regolamento per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei Porti. Su tale proposta, peraltro, si è pronunciato il CESE-Comitato Economico e Sociale Europeo, con il parere che sotto si riporta.

**Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti» [COM\(2013\) 296 f – 2013/0157 \(COD\) \(2013/C 327/19\) - \[GUUEC 327/111 del 12/11/2013\]\(#\)](#).**

Con la proposta di regolamento, accompagnata dalla comunicazione della Commissione dell'Unione Europea dal titolo *Porti: un motore per la crescita*, le istituzioni comunitarie hanno fatto un passo avanti verso l'apertura dell'accesso al mercato dei servizi portuali e verso il

rafforzamento della trasparenza finanziaria dei porti. Il Comitato Economico e Sociale Europeo (CESE), giusta il disposto dell'articolo 100, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, viene consultato in merito a tale proposta. Il CESE, premessa la condivisione di massima della Proposta di Regolamento, ad eccezione della creazione di un'Autorità indipendente di supervisione, sottolinea l'importanza di innalzare la qualità dei servizi e di incrementare gli investimenti nei porti, due elementi necessari per il buon funzionamento del mercato. Anche gli aspetti della sicurezza e dell'ambiente, nonché il compito di coordinamento dell'Unione sono tenuti in debita considerazione. Ma quello che rappresenta veramente la novità della proposta è l'integrazione di 319 porti marittimi nella rete transeuropea di trasporto (TEN-T) e nel meccanismo per collegare l'Europa, allo scopo di migliorare i collegamenti tra i porti marittimi e il loro entroterra. In questo modo, i porti marittimi assumono ormai, per definizione, un interesse europeo, ma vengono anche ad essere, potenzialmente, in concorrenza tra loro.

**Regolamento di esecuzione UE n.1116/2013 della Commissione del 6 novembre 2013, recante modifica del reg.to UE n.185/2010 per quanto riguarda la chiarificazione, l'armonizzazione e la semplificazione di determinate misure specifiche di sicurezza nel settore dell'aviazione - [GUUEL 299/1 del 9/11/2013](#).**

L'esperienza acquisita nell'applicazione del reg.to (UE) n. 185/2010 della commissione del 4 marzo 2010 che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile ha evidenziato la necessità di apportare modifiche di lieve entità alle modalità di esecuzione di determinate norme fondamentali comuni. Lo scopo è quello di chiarire, armonizzare o semplificare determinate misure specifiche in materia di sicurezza dell'aviazione al fine di migliorare la certezza del diritto, standardizzare l'interpretazione comune della legislazione e garantire ulteriormente una migliore applicazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile. Le modifiche interessano l'applicazione di un numero limitato di misure relative al controllo dell'accesso, alla sicurezza degli aeromobili, al controllo dei bagagli, ai controlli di sicurezza su merci, posta, forniture di bordo, formazione del personale e attrezzature di sicurezza.

**Decisione della Commissione del 12 agosto 2013 Sui requisiti essenziali dell'attrezzatura di radiocomunicazione marittima che deve essere installata su navi marittime non SOLAS e partecipare al sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (SMSSM)- [2013/638/UE](#).**

Vari Stati membri hanno messo in atto o stanno mettendo in atto principi e regole comuni di sicurezza per l'attrezzatura di radiocomunicazione su navi marittime alle quali non si applica la Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974.

**Decisione della Commissione del 12 agosto 2013 Sui requisiti essenziali dell'attrezzatura di radiocomunicazione marittima che deve essere installata su navi marittime non SOLAS e partecipare al sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (SMSSM)- [2013/638/UE](#).**

Vari Stati membri hanno messo in atto o stanno mettendo in atto principi e regole comuni di sicurezza per l'attrezzatura di radiocomunicazione su navi marittime alle quali non si applica la Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974



dr. Gambattista Poggi  
Studio Poggi & Associati

## Prestazioni di deposito e stoccaggio merci

Con sentenza del 27.6.2013 causa C-155/12, la Corte di Giustizia, smentendo l'interpretazione dell'Agenzia delle Entrate, si è pronunciata sull'ipotesi in cui, nell'ambito di una prestazione di deposito, il depositante abbia il diritto di utilizzare una specifica parte dell'immobile e il servizio di stoccaggio fornito costituisca la prestazione principale. In questo caso, secondo la Corte UE, il servizio di stoccaggio fornito deve considerarsi connesso ad un bene immobile, con la conseguente rilevanza ai fini IVA nel luogo in cui si trova il deposito. La fattispecie aveva per l'appunto costituito già oggetto di un chiarimento da parte dell'Agenzia delle Entrate mediante C.M. n.28/E/11, in risposta ad uno specifico quesito concernente le prestazioni di deposito effettuate da società olandese nei confronti di società italiana per merci ubicate presso un magazzino sito Paesi Bassi. L'Agenzia dopo aver richiamato, sia l'art. 44 della direttiva del Consiglio dell'Unione Europea 28 novembre 2006, n. 2006/112/CE secondo la quale "il luogo delle prestazioni di servizi resi a un soggetto passivo che agisce in quanto tale è il luogo in cui questi ha fissato la sede della propria attività economica", sia il successivo art. 47 che, in deroga alla previsione del predetto art. 44, dispone che "il luogo delle prestazioni di servizi relativi a un bene immobile, incluse le prestazioni di periti, di agenti immobiliari" ed altri servizi è il luogo in cui è situato il bene, nonché l'art. 1766 codice civile secondo cui "il deposito è il contratto col quale una parte riceve dall'altra una cosa mobile con l'obbligo di custodirla e di restituirla in natura", mediante la richiamata circolare n.28, in conformità alla predetta normativa comunitaria, si era espressa nel senso dell'esclusione delle prestazioni di deposito merci dalla categoria delle prestazioni di servizi relative a beni immobili. Pertanto, al fine dell'individuazione del luogo di effettuazione delle operazioni sarebbe tornata applicabile il regime generale di cui al citato art. 44 della direttiva medesima, recepita dal legislatore nazionale all'art. 7-ter, comma 1 del D.P.R. n. 633 del 1972, secondo cui le prestazioni di servizi debbono considerarsi effettuate nel territorio dello Stato "quando sono rese a soggetti passivi stabiliti nel territorio dello Stato". Nel caso di specie delle prestazioni di deposito effettuate dalla società olandese nei confronti della società italiana per merci ubicate presso il magazzino sito nei Paesi Bassi, la prestazione resa avrebbe dovuto essere, pertanto, assoggettata a cura del committente italiano al regime del *reverse charge* ai sensi dell'art. 17, comma 2, del D.P.R. n. 633 del 1972 secondo cui "Gli obblighi relativi alle cessioni di beni e alle prestazioni di servizi effettuate nel territorio dello Stato da soggetti non residenti nei confronti di soggetti passivi

stabiliti nel territorio dello Stato, compresi i soggetti indicati all'articolo 7-ter, comma 2, lettere b) e c), sono adempiuti dai cessionari o committenti". La questione inerente il regime iva applicabile alle prestazioni di deposito merci è stata presa in esame dalla Corte di Giustizia Ue, che con la richiamata sentenza emanata nell'ambito della causa C-155/12 (Minister Finansów contro la società di diritto polacco RR Donnelley Global Turnkey Solutions Poland sp), ha fornito la propria interpretazione in merito all'applicazione nella fattispecie degli articoli 44 e 47 della direttiva 2006/112/CE del Consiglio del 28 novembre 2006, relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto, come modificata dalla direttiva 2008/8/CE del Consiglio del 12 febbraio 2008. La Corte ha stabilito che la prestazione complessa di stoccaggio merci posta in essere nell'ambito di un deposito può assumere la natura di servizio relativo a un bene immobile, con conseguente territorialità ai fini Iva nel Paese in cui è ubicato l'immobile, quando il servizio di stoccaggio costituisce la prestazione principale nell'ambito di un contratto in cui si prevede che al depositante sia riconosciuto il diritto di utilizzare, in tutto o in parte, parte dell'immobile adibita a deposito merci. Da precisare che le prestazioni di stoccaggio non sono espressamente incluse nel richiamato articolo 47. Secondo la giurisprudenza della Corte di Giustizia Ue, solo le prestazioni di servizi che presentano un nesso sufficientemente diretto con un bene immobile rientrano nell'ambito di applicazione del predetto articolo 47: tale caso ricorre, in particolare, qualora il bene immobile espressamente determinato possa ritenersi considerato come elemento costitutivo di una prestazione di servizi, in quanto ne costituisca elemento centrale e indispensabile. D'altra parte continua la sentenza, nel caso in cui dovesse risultare che i beneficiari della prestazione di stoccaggio non potessero avere diritto di accesso alla parte dell'immobile in cui sono stoccate le loro merci o che l'immobile nel quale le medesime devono essere e stoccate non costituissero elemento centrale e indispensabile della prestazione di servizi, la prestazione di servizi non potrebbe rientrare nell'ambito di applicazione dell'articolo 47 della direttiva IVA. Nel caso di specie, il servizio reso dalla società polacca risultava qualificabile come servizio (transfrontaliero) "complesso", poiché le prestazioni poste in essere consistevano nel ricevere le merci in magazzino, sistemarle nelle apposite aree di stoccaggio, e successivamente custodirle, imballarle, consegnarle, ed in ulteriori servizi. Secondo la sentenza, detta prestazione da considerarsi unitaria nel suo complesso, può rientrare nell'ambito di applicazione del predetto art. 47, in quanto lo stoccaggio costituisca la prestazione principale e prevalente di un'operazione unica e sempre che ai suoi beneficiari venga riconosciuto il diritto di utilizzare in tutto o in parte il bene immobile espressamente determinato. Con questi presupposti è possibile configurare la prestazione di stoccaggio tra le prestazioni di servizi relative a beni immobili, che nel nostro ordinamento rientrano tra quelle di cui all'art. 7-*quater*, lett. a), del DPR n.633/72, e come tali rilevanti nel Paese in cui è ubicato l'immobile, con applicazione del regime iva "ordinario" e quindi senza applicazione di *reverse charge*.

## Principali scadenze fiscali per le imprese dall'1 dicembre al 16 gennaio 2014

È stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale n. 282 del 2 dicembre 2013* il **Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 30 novembre** che dà attuazione alla "**clausola di salvaguardia**" contenuta al comma 4 dell'art. 15 del D.L. n. **102/2013** e fa scattare, quindi, per i **contribuenti Ires, l'aumento dell'1,5% degli acconti Ires e Irap 2013 e 2014** rispetto alle misure attualmente previste. Si è delineato così il quadro definitivo dei versamenti degli acconti per tali soggetti.

**10-12.2013** Le società del **settore creditizio, finanziario e assicurativo** dovranno pagare la seconda o unica rata dell'acconto Ires 2013 e dell'acconto Irap 2013 calcolata su una percentuale pari al **130%** dell'imposta 2012 (metodo storico): la rata, in particolare, sarà pari al 130% meno l'importo della rata versata a giugno/luglio 2013. Gli **altri soggetti IRES**, invece, dovranno versare il **102,5%** meno l'importo della rata versata a giugno/luglio 2013.

**16-12-13** Emissione e registrazione delle fatture differite relative a beni consegnati o spediti nel mese solare precedente e risultanti da d.d.t.

**16-12-13** Contribuenti Iva mensili: liquidazione e versamento dell'Iva relativa al mese precedente.

**16-12-13** 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 16 dicembre 2013

**16-12-13** Per i sostituti di imposta: versamento ritenute alla fonte sui redditi di lavoro dipendente, assimilati e di lavoro autonomo e/o su redditi da provvigione corrisposti nel mese precedente.

**27-12-13** 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.

**31-12-13:** 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.

**16-01-14** Emissione e registrazione delle fatture differite relative a beni consegnati o spediti nel mese solare precedente e risultanti da d.d.t.

**16-01-14** Contribuenti Iva mensili: liquidazione e versamento dell'Iva relativa al mese precedente.

**16-01-14** 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 16 gennaio 2014

**16-01-14** Per i sostituti di imposta: versamento ritenute alla fonte sui redditi di lavoro dipendente, assimilati e di lavoro autonomo e/o su redditi da provvigione corrisposti nel mese precedente.

# 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, Marcello Ghelardi, Andrea La Mattina, Marco Lopez De Gonzato, Aldo Mordiglia, Emilio Piombino, Carlo Rossello, Leopoldo Tullio, Marco Turci, Sergio Turci, Enrico Vergani. **Comitato di redazione:** Daniela Aresu, Guglielmo Camera, Simona Coppola, Daniela D'Alaura, Francesca D'Orsi, Massimiliano Grimaldi, Anna Masutti, Margherita Pace, Claudio Perrella, Fabio Pieroni, Barbara Pozzolo, Chiara Raggi, Andrea Tracci.

Le Novità della nostra pubblicazione proseguono anche quest'anno e nei nostri programmi c'è la ferma volontà di offrire ai nostri lettori un panorama sempre più completo ed articolato sulle diverse modalità di trasporto anche attraverso punti di vista diversi dei nostri Redattori sullo stesso tema perché riteniamo che il "diritto" non sia solo divulgabile ma sia anche vivo attraverso il confronto delle diverse esperienze professionali e tecniche. In questo numero diamo il benvenuto all'avv. Anna Masutti, avvocato del foro di Bologna e professore straordinario di Diritto della Navigazione nell'Università di Bologna che seguirà la rubrica sul tema. Inoltre abbiamo il piacere della collaborazione del avv. Carlo Rossello dello studio BFP nonché professore dell'Università di Genova e dell'avv. Serena Giovinnelli dello studio Cimmino Carnevale De Filippis che arricchiscono questo numero con i loro elaborati e che ci auguriamo di poter ospitare in futuro. Vi segnaliamo inoltre che riprenderanno da maggio le nostre conversazioni sul mondo dei trasporti (L.F.)



Avv. Anna Masutti

Studio Legale Lexjus Sinacta

## Handling aeroportuale

**Handling aeroportuale: la nuova circolare Enac sulla certificazione e la nullità delle clausole limitative di responsabilità stabilite negli accordi di ground-handling.**

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Enac) ha adottato il 22 novembre 2013 la nuova circolare (APT – 02B) sulla 'Certificazione e sorveglianza dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra'. Come si evince dalle premesse del testo in esame, l'esigenza di approvare un nuovo documento è sorta, innanzitutto, dalla necessità di conformare la disciplina in vigore alle varie pronunce giurisprudenziali intervenute negli anni successivi all'approvazione della precedente edizione. Inoltre, il nuovo testo tiene conto del processo di decentramento delle attività di Enac avviato da tempo a favore delle direzioni

aeroportuali, anche con riguardo alle procedure per il rilascio della certificazione degli operatori. Altro significativo elemento di novità è dato dalla nuova disciplina sulle modalità di rilascio della certificazione ai consorzi tra imprese operanti nel settore (art. 9). Tra le novità della circolare spicca senz'altro quanto stabilito all'art. 8.2, intitolato 'Assicurazione'. Mentre il primo comma dell'articolo 8.2, laddove ribadisce che l'operatore deve dimostrare di possedere la copertura assicurativa adeguata ai rischi connessi all'esercizio dell'attività, ai servizi erogati ai vettori e ai mezzi utilizzati, non si discosta sostanzialmente da quanto stabilito da Enac in precedenza (anche se ora, come si è detto, vi sono maggiori riferimenti alle competenze delle direzioni aeroportuali), il comma 2 appare sicuramente innovativo. Quest'ultimo stabilisce che "Secondo il combinato disposto degli art. 2050 c.c. ('Responsabilità per l'esercizio di attività pericolose') e 1229 c.c. ('Clause di esonero da responsabilità'), a salvaguardia delle posizioni giuridiche riconosciute dall'ordinamento, qualsiasi eventuale clausola di esonero dalla responsabilità contenuta nel contratto relativo allo svolgimento del servizio è nulla". L'art.8.2 ha riguardo alla circostanza che gli operatori dei servizi di *ground-handling* di regola adottano, nei rapporti contrattuali con i vettori, la regolamentazione contenuta nello IATA Standard Ground Handling Agreement (SGHA). Tale accordo standard, elaborato in sede IATA, all'articolo 8 contiene una clausola di esclusione dalla responsabilità che, oltre a sollevare l'operatore di *handling* dalla stessa per i danni materiali, si estende anche ad eventi quali "danneggiamento, morte, ritardo, lesioni e infortuni", di persone che a vario a titolo sono a bordo dell'aeromobile o che si trovano in ambito aeroportuale. L'esclusione viene meno solo in caso di condotta dell'*handler* che sia straordinariamente negligente al punto da sconfinare nella temerarietà (la disposizione recita infatti "with intent to cause damage, death, delay, injury or loss or recklessly and with the knowledge that damage, death, delay, injury or loss would probably result"). La giurisprudenza, alla quale evidentemente Enac ha inteso rinviare, afferma che le clausole di esonero di responsabilità in caso di lesioni o pregiudizio per l'integrità fisica o morale di un essere umano sono radicalmente nulle, non solo in caso di colpa grave, ma anche in caso di "colpa lieve" (vedi, ad esempio, Corte di Cassazione Sez. III, 3 febbraio 1999, n. 915). L'Enac, come si è visto sopra, ha quindi tenuto conto della incompatibilità di tale

disciplina con il nostro ordinamento e con le norme imperative esistenti. Come è noto l'art.1229 del codice civile stabilisce la nullità degli accordi o delle disposizioni contrattuali che escludono la responsabilità di una delle parti in caso di "dolo o colpa grave", e la disposizione è unanimemente considerata espressione di un principio di ordine pubblico, essendo volta a garantire il rispetto dei doveri fondamentali di lealtà e correttezza nell'esecuzione del contratto e a garantire un tutela minima dei diritti delle parti (così ad es. Bianca, in *Diritto civile*, V, Milano, 1994, 65). Inoltre, l'ENAC ha fatto espresso rinvio, nell'articolo 8.2 della circolare in esame, al carattere pericoloso delle attività svolte in ambito aeroportuale richiamando l'articolo 2050 c.c. Sul punto si è già da tempo espressa la nostra giurisprudenza che ha ritenuto il prestatore dei servizi di *handling* soggetto ad un regime di responsabilità particolare ed assoluta, che prescinde da un'eventuale colpa o comportamento negligente (si veda Tribunale di Genova, 5 ottobre 2001, Tnt Express Ltd. c. Autorità Portuale di Genova, in *Danno e Resp.*, 2002, 160). L'Ente per l'Aviazione civile ha evidentemente tenuto conto anche del sistema di gestione della sicurezza (SMS) dell'aeroporto che ha trovato applicazione negli aeroporti nazionali con circolare APT- 22 del 17.3.2006 e che impone agli operatori aeroportuali di adottare elevati standard di sicurezza nell'esecuzione delle relative operazioni.

**L'art. 8.1** dello IATA-SGHA, intitolato "Responsabilità e risarcimento", afferma che: "Except as stated in Sub Article 8.5, the Carrier shall not make any claim against the Handling Company and shall indemnify it (subject as hereinafter provided) against any legal liability for claims or suits, including costs and expenses incidental thereto, in respect of: a) delay, injury or death of persons carried or to be carried by the Carrier; b) injury or death of any employee of the Carrier; d) damage to or loss of property owned or operated by or on behalf of the Carrier and any consequential loss or damage; arising from an act or omission of the Handling Company in the performance of this Agreement unless done with intent to cause damage, death, delay, injury or loss or recklessly and with the knowledge that damage, death, delay, injury or loss would probably result (...)". **Article 8.5** stabilisce che: "Notwithstanding Sub-Article 8.1.(d) the Handling Company shall indemnify the Carrier against any physical loss of or damage to the Carrier's Aircraft caused by the Handling Company negligent act or omission provided always that the Handling Company's liability shall be limited to any such loss of or damage to the Carrier's Aircraft in an amount not exceeding the level of deductible under the Carrier's Hull All Risk Policy which shall not, in any event, exceed USD 1,500,000 except that loss or damage in respect of any incident below USD 3,000 shall not be indemnified" (...).



Avv. Carlo Rossello  
Studio Legale BFP

## La rapina ricade entro il rischio di impresa del vettore, e può integrarne la colpa grave.

Una recente sentenza di merito (Trib. Prato, 22-4-2013) fornisce lo spunto per una ricognizione aggiornata su un tema che si può sintetizzare nei seguenti interrogativi. Secondo la casistica giurisprudenziale degli ultimi anni, può ancora sostenersi che la rapina perpetrata ai danni del vettore integri un'ipotesi di caso fortuito, tale da escludere la responsabilità del vettore medesimo ai sensi dell'art. 1693 cod. civ. E, una volta assegnata risposta al primo quesito, può darsi il caso che la rapina non soltanto non integri un'evento da responsabilità, ma addirittura comporti una colpa grave del vettore, con conseguente perdita del beneficio del limite di responsabilità vettoriale? Anticipando da subito le conclusioni, l'orientamento che si registra dalla giurisprudenza applicativa è quello di ricondurre il rischio di rapina entro la sfera del rischio di impresa tipico dell'attività di trasporto, addossato al vettore in termini di responsabilità oggettiva, salvo il caso di assoluta imprevedibilità e inevitabilità dell'evento in questione. Viene in tal modo meno la distinzione in precedenza operante tra il furto, tendenzialmente fatto rientrare nella responsabilità *ex recepto* del vettore, e la rapina, rispetto alla quale in precedenza la regola era quella dell'evento da responsabilità. La giurisprudenza prevalente, forte di un indirizzo consolidato ormai da un trentennio (si cfr. la ormai storica pronuncia "pilota" Cass., 10 giugno 1982, n. 3537, in *Riv. Giur. Circolaz. Trasp.*, 1982, pag. 1092), e via via sempre rafforzato, esclude che il verificarsi di una rapina a danno del vettore possa integrare – di per sé solo – gli estremi del "caso fortuito/forza maggiore", dalla cui prova la normativa di riferimento (art. 1693, 1° comma, cod. civ.; art. 17 Convenzione C.M.R.) fa discendere l'esonerazione della responsabilità in capo al vettore. Di recente si cfr. Cass. 21-4-2010, n. 9439, secondo la quale, in materia di trasporto, la presunzione di responsabilità del vettore per la perdita delle cose trasportate, prevista dall'art. 1693 c.c., può essere superata soltanto mediante la prova che la perdita sia dipesa da caso fortuito, ricomprendendosi in tale causa esimente la forza maggiore e il fatto del terzo, i quali escludono la suddetta responsabilità solo quando, secondo il criterio

dell'ordinaria diligenza, rapportato alle modalità dell'accaduto e alle condizioni di tempo e di luogo, si versi nell'ipotesi di un evento **imprevedibile** o al quale il vettore sia nell'impossibilità di opporsi (**inevitabile**). Con la conseguenza che l'impossessamento della merce trasportata a seguito di rapina non può configurarsi come causa liberatoria della responsabilità del vettore quando, appunto, le circostanze di tempo e di luogo in cui la sottrazione con violenza o minaccia si sia verificata siano state tali da renderla prevedibile ed evitabile [conformi in precedenza, a riprova di un orientamento ormai consolidato, Cass., 13-5-2009, n. 11024, in *Dir. trasporti*, 2010, 1, pag. 205, la quale enfatizza i doveri di diligenza professionale qualificata (art. 1176, 2° comma, cod. civ.) del vettore finalizzati ad evitare o diminuire il rischio di perdita del carico; Cass., 27-3-2009, n. 7533, in *Dir. mar.*, 2009, pag. 494 e in *Giust. civ.*, 2010, pag. 983; Cass., 9-8-2007, n. 17478; Cass., 8-8-2007, n. 17389; Cass., 28-11-2003, n. 18235, in *Giust. civ.*, 2004, I, pag. 2282; Cass., 23-3-2001, n. 4236, in *Dir. mar.*, 2003, pag. 1288; Cass., 21-12-1999, n. 14397, in *Dir. mar.*, 2001, pag. 744 ss., Cass., 7-10-1996, n. 8750, in *Danno e responsabilità*, 1997, pag. 259 e in *Riv. Giur. Circolaz. Trasp.*, 1998, pag. 224 con nota di MEOTI, *In tema di responsabilità del vettore per perdita del carico conseguente a rapina*; Cass., 8-8-1996, n. 7293, in *Dir. trasp.*, 1998, pag. 105; Cass., 7-9-1992, n. 10262, in *Dir. mar.*, 1993, pag. 693 con commento di PIERONI - OPPICELLI, *Note sulla responsabilità del vettore terrestre con particolare riferimento all'evento rapina, ove richiami alla giurisprudenza anteriore*]. Le pronunce richiamate richiedono in sostanza al vettore la prova di avere adottato, tra le varie possibili modalità ordinarie del trasporto, quelle più idonee a garantire la puntuale esecuzione del contratto e che l'evento-rapina fosse in definitiva inevitabile in relazione a un parametro valutativo della diligenza da apprezzarsi, in caso di vettore professionale, alla stregua dei parametri di diligenza qualificata di cui all'art. 1176, 2° comma, cod. civ. Ancora più significativa ed esplicita in chiave di responsabilità oggettiva da rischio di impresa è Cass., 8-8-2007, n. 17398, la quale si segnala per l'affermazione secondo cui «la responsabilità contrattuale del vettore va

*individuata in base a criteri analoghi a quelli applicabili in tema di responsabilità extracontrattuale per rischio di impresa (art. 2049 c.c.), avvicinandosi alle fattispecie di responsabilità oggettiva*». Tale pronuncia sottolinea come i rischi di furto e di rapina siano tipici delle attività di autotrasporto. Pertanto, non il mero verificarsi di tali eventi consente di assolvere il vettore da responsabilità, ma solo il fatto che essi si presentino o si svolgano con aspetti e modalità talmente atipici, abnormi e inconsueti da doversi ritenere del tutto imprevedibili e inevitabili a priori; o relativamente ai quali l'attività di prevenzione sia da ritenere inesigibile, perché tale da imporre costi sproporzionati al rischio del loro verificarsi, o alla natura e alle dimensioni dell'impresa. E' allora d'obbligo il richiamo alle nitide riflessioni tracciate già all'inizio degli anni '60 del secolo scorso da Trimarchi (P. TRIMARCHI, *Rischio e responsabilità oggettiva*, Milano, 1961, pag. 169 ss.), il quale, analizzando il rischio di impresa con gli strumenti dell'analisi economica del diritto, distingue tra "fortuito interno" e "fortuito esterno". Il primo è l'evento che, pur coincidendo con il fatto del terzo o con l'evento naturale che gli anglosassoni definirebbero "Act of God", rientra tuttavia fra i rischi *tipici e connaturati* alla particolare attività di impresa considerata, e va pertanto addossato a quest'ultima per ragioni di efficienza economica. L'impresa risulta infatti il soggetto meglio in grado, se non di prevenire, quantomeno di prevedere statisticamente detti rischi, e di distribuirli sulla collettività attraverso lo strumento dell'assicurazione di responsabilità civile, mediante il ricarico sugli utenti dei costi assicurativi. Per fare un esempio fra i tanti, può definirsi come "fortuito interno" l'esplosione di una nave cisterna colpita da un fulmine. Infatti, il rischio in questione rientra tra quelli alla luce dei quali il trasporto di idrocarburi è considerato attività pericolosa ai sensi dell'art. 2050 cod. civ., ed è razionale che chi esercita detta attività ne risponda su base rigorosamente oggettiva (e cioè pur in assenza di alcuna colpa/negligenza). Diverso sarebbe il caso (e si tratterebbe del c.d. "fortuito esterno"), se la petroliera di cui all'esempio che precede fosse esplosa in conseguenza di un attacco terroristico, di un evento bellico o di una catastrofe naturale di



altro tipo (es.: terremoto). In tutte queste ipotesi il relativo rischio va considerato *estraneo* a quelli tipici e connaturati all'attività di impresa considerata, e come tale non è razionalmente gestibile dall'impresa stessa, che per tale ragione va esonerata da responsabilità. Traendo le fila della casistica sopra richiamata resa con riguardo al trasporto domestico (art. 1693 cod. civ.), può dirsi definitivamente accolto in giurisprudenza il principio in base al quale la responsabilità *ex recepto* del vettore si

configura nella sostanza come responsabilità oggettiva per rischio di impresa; responsabilità giustificata dal fatto che è il solo vettore che organizza – su base professionale – le modalità di esecuzione del trasporto. Da tale postulato consegue, con specifico riguardo all'evento/rapina, che quest'ultima può costituire "caso fortuito" – e quindi esimente della responsabilità *ex recepto* del vettore – solo quando in concreto essa rivesta, per le modalità concrete in cui è avvenuta, i caratteri di evento assolutamente imprevedibile e inevitabile. Va rimarcato come un orientamento identico si rinviene nelle pronunce straniere rese in regime di trasporto internazionale di merci su strada governato dalla Convenzione di Ginevra 19-5-1956 (C.M.R.) a proposito della configurabilità o meno della rapina come fortuito quale previsto dall'art. 17 C.M.R.: si vedano G. SILINGARDI-A. CORRADO-A. MEOTTI-F. MORANDI, *La disciplina uniforme del contratto di trasporto di cose su strada*, Torino, Giappichelli, 1994, pag. 160. Si tratta, evidentemente, di una valutazione oggettiva e astratta, da condursi *ex ante*, tenendo conto delle circostanze di fatto e delle misure cautelative adottate (o meno) dal vettore, come imposto dallo specifico obbligo di diligenza professionale (qualificata) *ex art. 1176, 2° comma, cod. civ.*, al fine di evitare la possibile consumazione del reato. Sotto il profilo dell'onere della prova, grava sul vettore che invoca il caso fortuito l'onere di provare l'inevitabilità e imprevedibilità dell'evento rapina. Assegnata così risposta al primo quesito impostato in apertura, si può passare (per concludere) al secondo: può, in presenza di una rapina consumata ai danni del trasportatore, configurarsi una colpa grave di quest'ultimo, con l'effetto di escludere il beneficio del limite di responsabilità vettoriale? Al riguardo si segnala la sentenza citata in apertura (Trib. Prato, 22-4-2013), resa in relazione a un trasporto internazionale su strada soggetto alla Convenzione C.M.R. In una fattispecie di rapina ai danni del vettore, tale decisione non soltanto ha escluso che ricorresse l'esimente del caso fortuito, ma – in considerazione delle circostanze concrete in cui si è verificato l'evento (l'autista al quale era materialmente affidata la merce aveva sostato durante la notte su strada statale non sorvegliata, senza alcun preventivo mezzo di difesa se non la sua sola presenza fisica) – ha sancito la colpa grave del vettore stesso per l'omessa adozione delle misure idonee a evitare il rischio di rapina, con conseguente disapplicazione del limite di responsabilità vettoriale invocato da quest'ultimo. Del resto, in precedenza (e più autorevolmente) si era espressa in identici termini – e cioè nel senso di escludere l'applicabilità del limite risarcitorio pur in una fattispecie di rapina allorché sia accertata la colpa grave del vettore – la giurisprudenza di legittimità: si cfr. Cass., 27-3-2009, n. 7533, in *Dir. mar.*, 2009, pag. 494 (che conferma App. Genova, 6-7-2004).



avv. Giancarlo Soave  
Studio Legale Soave

## Riflessioni sul concetto di Colpa Grave.

I limiti di responsabilità previsti in materia di trasporto dalla legislazione nazionale ed internazionale in favore del vettore (sia esso marittimo, terrestre, aereo o ferroviario) si fondano sostanzialmente su un concetto di tipo premiale. Il limite di responsabilità è infatti un beneficio che discende direttamente dalla legge (questo è il premio) ma può essere concesso solo in favore di un soggetto il cui comportamento sia privo di censure (prevedendo quindi un concetto meritocratico). La meritevolezza ha quindi ad oggetto il comportamento tenuto dal vettore durante l'esecuzione della prestazione; in particolare, consiste in una valutazione in termini di assenza di dolo (ossia la volontà di cagionare il sinistro o procurare il furto, ipotesi nella pratica più remota) o di colpa grave (intesa come negligenza inescusabile). In pratica il vettore perde lo scudo del limite di responsabilità qualora il sinistro sia stato da lui volontariamente causato o negligenza non impedito. La valutazione sul comportamento del vettore spetta ovviamente, di volta in volta, al giudice. Nella prassi è stato attribuito sempre più di frequente in capo al vettore (con un orientamento che ormai è abbastanza consolidato nella giurisprudenza, soprattutto di merito) l'addebito di colpa grave, negando di conseguenza l'applicazione del limite di responsabilità, sulla base del concetto di prevedibilità ed evitabilità del sinistro. In poche parole, se il sinistro era prevedibile ed evitabile dal vettore (con una valutazione prognostica che, però, viene giocoforza effettuata a posteriori), allora deve configurarsi la colpa grave. Sebbene queste aperture giurisprudenziali avessero, in molti casi, l'intento pratico di bilanciare i rispettivi interessi e supplire alle inadeguatezze del limite (che essendo parametrato al peso della merce, determinava dei risarcimenti quasi irrisori per, ad esempio, il settore della moda), l'ampliamento indiscriminato del concetto di colpa grave ha portato ad alcune distorsioni che, di fatto, hanno condotto a sperequazioni di trattamento ed ingiustizie sostanziali. Basti ricordare che la

rapina ai danni del camionista (anche con modalità particolarmente violente e repentine) sia stata ricondotta in numerose pronunce all'interno del concetto di colpa grave. Viste le notevoli e gravose conseguenze che derivano dalla mancata applicazione del limite di responsabilità (a volte la forbice con il valore reale della merce è davvero notevole), la valutazione in termini di colpa grave non dovrebbe però prescindere da una valutazione sulla effettiva responsabilità del soggetto. Questo assunto potrebbe apparire tautologico ma, purtroppo, non è così. Capita infatti sovente nella pratica (nel mercato nazionale dell'autotrasporto italiano il fenomeno ha assunto caratteristiche e proporzioni fuori controllo) che il primo vettore (quello cioè contrattuale) affidi a sua volta l'esecuzione del trasporto ad un altro trasportatore, dando il via alla così detta catena del sub-trasporto (la filiera è molto lunga e non è sempre facile ricostruire tutti i passaggi). In caso di furto o danno avvenuto a mani del sub-trasportatore, il primo vettore risponderà del danno nei confronti del proprio mandante/committente in forza delle disposizioni dell'art. 1228 c.c.. Tale norma stabilisce che il debitore, che si avvalga di terzi nell'esecuzione della prestazione, risponda anche dei fatti dolosi o colposi di costoro. In punto responsabilità dunque *nulla quaestio*. Ma qual è l'atteggiamento della giurisprudenza per quanto riguarda la valutazione di colpa grave ed il conseguente beneficio del limite di responsabilità? Sul punto la giurisprudenza tende a traslare in modo quasi automatico in capo al primo vettore l'eventuale addebito di colpa grave a carico del sub vettore. In poche parole il primo vettore risponderà della colpa grave del sub vettore per il solo fatto di avergli conferito l'incarico ed aver delegato la prestazione. Il ragionamento dei tribunali, in sostanza, è il seguente: se è in colpa grave il sub-vettore lo è anche il vettore contrattuale. Tale automatismo, ad avviso dello scrivente, è alquanto discutibile. Se infatti la colpa grave era, nelle intenzioni del legislatore, una valutazione sul comportamento tenuto dal soggetto nella fattispecie, non si potrà prescindere, nella attribuzione di un tale giudizio, da un'analisi concreta del comportamento tenuto dallo stesso. Altrimenti il concetto di colpa grave perderebbe ogni connotato di soggettività in favore di una attribuzione di tipo oggettivo. Nell'auspicio dunque di una sensibile cambio di rotta sul punto da parte della giurisprudenza, si dovrebbe operare di volta in volta un distinguo tra vettore contrattuale e vettore effettivo: il primo (se

esente da censure) dovrebbe poter beneficiare del limite anche qualora al secondo sia imputabile la colpa grave.

Segnalaci le Tue osservazioni su questo numero e/o inviaci i tuoi quesiti al seguente indirizzo email:

[info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com)



Avv. Simona Coppola

Studio Legale Garbarino Vergani

## Dove Finiscono i rifiuti delle navi?

**S**empre maggiore è l'attenzione generale alle tematiche ambientali ed alla salvaguardia del nostro patrimonio naturale. Crescente è l'interesse degli Armatori italiani verso le "green ships" e la cd. "green economy". Nell'ambito della tutela ambientale nel settore marittimo rientra certamente lo smaltimento dei rifiuti di bordo. In effetti, se si pensa a quante navi circolano nel mondo, a quante persone esse trasportano tra passeggeri ed equipaggio, alle merci trasportate e potenzialmente al danno che un non corretto smaltimento dei rifiuti è suscettibile di arrecare al mare ed al nostro ambiente in generale, questo tema, non proprio tra i maggiormente trattati, assume immediatamente ai nostri occhi una enorme importanza. La disciplina dello smaltimento dei rifiuti e della riduzione degli scarichi in mare dei residui del carico prodotti dalle navi seguono le normative in materia di smaltimento dei rifiuti in generale, (che sono legate alla tipologia di rifiuto da trattare), e si completano con i dettami normativi atti a garantire, nei vari Stati, la disponibilità e la fruibilità degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti e dei residui. Una nave, durante il suo esercizio, può impattare in maniera significativa sull'ambiente sia per il livello di inquinamento che produce, sia per i rifiuti che a bordo vengono necessariamente prodotti in quanto luogo in cui vivono, lavorano o viaggiano delle persone e, non di meno, per le attività commerciali e di movimentazione condotte nei porti, che producono rifiuti di varia natura e, spesso, pericolosi. Molto importante è quindi che i rifiuti non finiscano in mare e che vengano, viceversa, trattati in maniera adeguata all'interno dei porti di approdo. La normativa italiana relativa agli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico è contenuta nel **Decreto Legislativo 24 giugno 2003 n. 182** che recepisce la Direttiva CE n. 59/2000 "Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico". Detto decreto definisce in modo puntuale l'ambito di applicazione e le modalità di gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi ovvero all'interno delle aree portuali dovute alla movimentazione delle merci. Il decreto in riferimento si applica alle navi di qualsiasi tipo compresi i galleggianti, i

pescherecci e le imbarcazioni da diporto. Sono escluse le navi militari da guerra ed ausiliarie e le altre navi possedute o gestite dallo Stato se impiegate solo per servizi statali e non commerciali, per cui si applicano, ai medesimi scopi, normative differenti. Ai fini del decreto sono definiti "rifiuti prodotti dalle navi": le acque reflue ed i residui diversi dai residui del carico, comprese le acque di sentina, prodotti a bordo di una nave e che rientrano nell'ambito di applicazione degli allegati I, IV e V della Marpol 73/78, nonché i rifiuti associati al carico di cui alle linee guida definite a livello comunitario per l'attuazione dell'allegato V della Marpol 73/78. Si intendono, invece, "residui del carico", ai fini dell'applicazione del decreto in parola, i resti di qualsiasi materiale che costituisce il carico contenuto a bordo della nave nella stiva o in cisterne e che permane al termine delle operazioni di scarico o di pulizia comprese le acque di lavaggio (cd. *slop*) e le acque di zavorra, qualora venute a contatto con il carico o suoi residui ed eventuali eccedenze di carico. Per espressa previsione della normativa in commento, ogni porto deve essere dotato di **impianti e di servizi portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico adeguati** in relazione alla classificazione dello stesso porto, laddove adottata, ovvero in relazione al traffico registrato nell'ultimo triennio, al fine di assicurare che i rifiuti ed i residui siano "conferiti" rapidamente agli impianti, evitando ingiustificati ritardi e garantendo, nel contempo, standard di sicurezza per l'ambiente e per la salute dell'uomo. La capacità degli impianti portuali di raccolta deve essere commisurata al tipo ed al quantitativo di rifiuti e di residui del carico prodotti o provenienti dalle navi che di regola approdano nel porto, e deve tener conto della ubicazione e delle dimensioni del porto e della tipologia di navi che vi fanno scalo. Il Comandante della nave, che fa scalo nel porto, deve conferire i rifiuti ed i residui prima che la nave salpi dal porto di approdo. Detti rifiuti e residui devono essere inviati immediatamente agli impianti di stoccaggio e smaltimento. E' però ammesso, in deroga alla regola generale appena menzionata, che la nave, possa proseguire verso il porto successivo senza conferire i propri rifiuti agli impianti di smaltimento, previa autorizzazione dell'Autorità Marittima che può concederla solo dopo aver accertato che la nave abbia una capacità di stoccaggio sufficiente per i rifiuti già prodotti e quelli stimati fino all'approdo successivo, per evitare il rischio che i rifiuti vengano scaricati in mare. E' opportuno rilevare che, ai sensi dell'art. 18 della legge n. 81/1994, il soggetto pubblico o privato che intenda realizzare un impianto fisso di raccolta deve preventivamente ottenere il rilascio di una apposita concessione demaniale da parte dell'autorità competente; parimenti soggette a concessione sono le **operazioni di gestione dei rifiuti** (trasporto, carico e scarico, ecc.). Le Autorità Portuali o, laddove non istituite, le

Autorità Marittime, inoltre, disciplinano e vigilano sull'espletamento delle operazioni portuali e dei servizi portuali inerenti alla gestione dei rifiuti. La presente legislazione stabilisce che gli scarichi di sostanze inquinanti effettuati dalle navi costituiscono in principio un'**infrazione penale**. Pertanto il Comandante di una nave, battente qualsiasi bandiera, nonché i membri dell'equipaggio, il proprietario e l'Armatore della nave, nel caso in cui la violazione sia avvenuta con il loro concorso, che dolosamente o colposamente violano le disposizioni del decreto in argomento e delle normative che lo richiamano sono puniti penalmente anche con l'arresto nelle misure stabilite dalle leggi in materia e che, negli ultimi anni, si sono considerevolmente inasprite.



avv. Guglielmo Camera

Studio Legale Camera Vernetti

## La "Sue & Labour" nel diritto assicurativo inglese

**T**ale istituto, proprio del diritto assicurativo marittimo inglese, è governato dal Marine Insurance Act 1906 e si concreta in un obbligo di mitigazione del danno a carico dell'assicurato in caso di verificarsi di un sinistro assicurato. La ragione dell'esistenza di tale obbligo è spiegata molto bene in un famoso caso giurisprudenziale inglese (Atchinson v. Lohre) in cui la corte ha affermato chelo scopo è quello "di incoraggiare e di indurre l'assicurato ad attivarsi e per tale motivo gli assicuratori si obbligano a pagare qualsiasi spesa in cui l'assicurato sia incorso, quando tali spese siano ragionevolmente incorse per la salvezza del bene assicurato a fronte di perdite o danni". L'articolo 78 (4) del MIA 1906 prevede che sia "in tutti i casi dovere del assicurato e dei suoi agenti adottare quelle misure che possano essere ragionevoli al fine di evitare o mitigare un danno". Tale previsione è stata implementata nelle *Institute Clause* sin cui sono state aggiunte le parole "i suoi ausiliari" ed estendendo quindi tale obbligo non solo all'assicurato e al suo agente ma anche a tutti quei soggetti che agiscono per conto dell'assicurato. Tale obbligo grava per altro solo su tali soggetti e non può essere esteso a soggetti terzi. Un esempio potrebbe essere quello dei soccorritori marittimi che - quando agiscono su base volontaria ed extracontrattuale (cd. "common law salvage") - non possono essere considerati quali ausiliari dell'assicurato e sono esenti dall'obbligo di S&L. Di converso un assicuratore che abbia

visita il nostro sito

**www.lextrasporti.com**

esso stesso preso delle iniziative volte a mitigare il danno non sarebbe in grado di chiedere il rimborso di tali spese all'assicurato. La ragione di ciò è, per usare le parole utilizzate in un famoso caso inglese, che *"l'assicuratore ha fatto ciò che l'assicurato avrebbe fatto esso stesso e che quindi avrebbe potuto recuperare in base alla polizza"*. Si osserva poi che dal momento che l'articolo 78 del MIA 1906 menziona la parola *"assicurato"* e non invece l'armatore, tale obbligo ricadrebbe anche sul creditore ipotecario (cd. *mortgagee*) che abbia contratto una polizza anche nel suo interesse. Come detto sopra la S&L implica che si sia già verificato un sinistro (causato da un rischio assicurato). In tale contesto l'assicurato, i suoi ausiliari ed agenti dovrebbero intraprendere quelle azioni mirate a prevenire che il danno si aggravi e quindi, per esempio, che un' avaria particolare si evolva in una perdita totale. Un esempio di scuola è quello dei costi extra necessari per fare asciugare della merce bagnatasi nel corso di una tempesta in difetto del quale tali merci diverrebbero una perdita totale. È, comunque, opportuno prestare attenzione allo scopo per cui tali spese siano state effettuate. Per esempio non sono state ritenute ricadenti nella copertura S&L le spese di accertamento in bacino -seppur tale attività sia stata sollecitata dall'assicuratore- poiché tale perizia avrebbe semplicemente accertato l'estensione del danno e non avrebbe certamente contribuito a minimizzarlo. L'aspetto fondamentale della S&L è che il sinistro che ha dato origine alla necessità di incorrere in tali spese sia un sinistro coperto a termini di polizza. Pertanto non sono state ritenute coperte come tali le spese incorse per ricondizionare un carico in sacchi, dopo che questi si erano rotti a causa del ritardo della nave; ritardo che è un sinistro non coperto. È evidente che nelle polizze *"all risks"* l'ambito della copertura di S&L è più ampio. Per esempio è stato sostenuto che i costi in cui è incorso l'assicurato per recuperare i suoi container assicurati a seguito del fallimento di una terza parte fossero da considerarsi S&L poiché, diversamente, tali container sarebbero stati oggetto di furto, uso improprio o soggetti ad esecuzione o ad altri rischi non espressamente esclusi dalla polizza. Ulteriore aspetto di cui occorre tenere conto per considerare se determinate spese siano recuperabili in base alle S&L è quello relativo alla ragionevolezza delle misure intraprese. Con ciò si intende che al momento di decidere se e quali azioni intraprendere l'assicurato debba tenere in considerazione tutte le circostanze del caso in quel momento. Ai fini di valutare la ragionevolezza delle misure intraprese in una decisione inglese si è quindi affermato che gli assicuratori non possano contestare la risarcibilità di quelle

spese in cui l'assicurato sia ragionevolmente incorso al fine di evitare il verificarsi di un danno se, da una valutazione fatta a posteriori, si è poi accertato che il danno non si è verificato. Il criterio di ragionevolezza ha sede nell'articolo 78 (4) dove si richiede espressamente che il test per valutare se una misura di S&L possa essere risarcita è quello dell'uomo ragionevole medio. Un aspetto peculiare della S&L è quello relativo alla sua risarcibilità in eccesso a qualsiasi altro sinistro risarcibile in base alla polizza. La risarcibilità delle spese di S&L è quindi supplementare rispetto a qualsiasi risarcimento dovuto in base al contratto di assicurazione. Ne deriva che, anche nel caso in cui gli assicuratori abbiano già pagato una perdita totale o che l'assicurazione non copra l'avarìa particolare, le spese di S&L sono comunque dovute. Nelle clausole corpi è stato posto un limite all'ammontare recuperabile in base alla S&L: tale limite è di fatto il doppio del massimale. Si ricorda che nelle clausole merci tale tetto non è usualmente previsto e che quindi l'unico vero limite è quello della ragionevolezza delle spese. Nel caso di violazione dell'obbligo di S&L, qualora tale violazione sia stata accompagnata da negligenza (o persino dolo) dell'assicurato, dei suoi ausiliari o dei suoi agenti, il sinistro non sarebbe risarcibile. Ciò accade in tutti quei casi in cui il giudice accerti che la causa prossima del sinistro sia stata la negligenza dell'assicurato, in quanto rischio non coperto a termini di polizza. Un aspetto importante inerisce l'eventuale negligenza dell'equipaggio o del comandante nell'approntare le misure di S&L. Come già discusso l'eventuale violazione del dovere di S&L da parte degli ausiliari dell'assicurato rileva ai fini della polizza. Peraltro nell'ambito delle coperture corpi la negligenza dell'equipaggio e del comandante sono rischi espressamente coperti. Nel corso del tempo ci si è quindi domandato se l'eventuale violazione del dovere di S&L da parte dell'equipaggio rilevasse ai fini di escludere la copertura. Nei casi giurisprudenziali inglesi la risposta è negativa ed è stato quindi ritenuto che qualora il sinistro sia causato da una negligenza del comandante nel non adottare le misure atte a preservare o mitigare il danno, tale sinistro debba essere comunque coperto. Si conclude ricordando che nell'ambito del sistema italiano l'obbligo di mitigazione del danno è codificato all'articolo 534 del codice della navigazione dove si prevede che il comandante della nave, l'assicurato, i suoi dipendenti e preposti debbono fare quanto loro possibile per evitare o diminuire il danno. La peculiarità dell'assicurazione marittima, rispetto agli altri tipi di assicurazione, nasce dal fatto che in tale particolare branca assicurativa le parti

possono pattuire che le spese incorse per evitare o diminuire il danno siano a carico dell'assicuratore solo per quella parte che, unita all'ammontare del danno da risarcire, non superi la somma assicurata. Pertanto, diversamente dal sistema previsto in diritto anglosassone, le parti possono pattuire che il massimale sia unico e che quindi le spese di mitigazione del danno vadano computate entro tale limite. I criteri di valutazione della risarcibilità delle spese rinviate al fine di mitigare il danno e della violazione del relativo obbligo sono pressoché identiche nel sistema italiano rispetto a quell'inglese. Il fondamento dell'obbligo, così come identificato dalla dottrina italiana, giace sul fatto che il trasferimento sull'assicuratore dell'area economica del temuto sinistro non debba indurre l'assicurato a rimanere inerte a fronte del verificarsi di sinistri, omettendo di compiere quegli sforzi che ogni persona ragionevole farebbe per salvare le cose proprie o quanto meno per diminuire i danni che le colpiscono. Pertanto lo scopo che persegue tale obbligo è quello di tutelare l'interesse dell'assicuratore che non è a contatto diretto con gli eventi inerenti il rischio assicurato, favorire l'interesse generale alla prevenzione dei sinistri, assicurando una diminuzione dei premi e, quindi, favorendo la funzione sociale delle assicurazioni private. La diligenza richiesta va valutata con particolare attenzione alla situazione, tenendo conto delle circostanze oggettive e soggettive in cui all'assicurato è dato di operare, seppur commisurata al canone del buon padre di famiglia. In linea di massima possono ritenersi rimborsabili tutte le spese ragionevolmente incorse con esclusione di quelle inconsiderate e scriteriate, chiaramente inutili e non adatte allo scopo o sproporzionate, con un giudizio che ovviamente varierà di volta in volta. In caso di inadempimento dell'obbligo di salvataggio l'assicurato perderà il diritto all'indennizzo qualora abbia agito dolosamente. In caso di violazione di tale obbligo contraddistinto da colpa, l'assicuratore avrà unicamente il diritto di ridurre l'indennità in ragione del pregiudizio sofferto. L'onere di provare il dolo è a carico dell'assicuratore, così come è onere di quest'ultimo provare l'eventuale danno subito a causa della negligente violazione dell'obbligo di mitigazione del danno.

### LexTrasporti

mensile di diritto divulgativo  
 indipendente a diffusione gratuita  
 sito: [www.lextrasporti.com](http://www.lextrasporti.com)  
 email: [info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com)  
 tel. 342.0429716

Sede e Redazione: Via Bacigalupo 4/19  
 16122 - Genova

In attesa di registrazione presso il Tribunale di Genova  
 Editore e Direttore responsabile: Luca Florenzano



avv. Serena Gioviedelli

Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis

## Lavoro Marittimo. Due epoche a confronto

La nota rappresenta una riflessione che prende le mosse dal disposto di cui all'art. 332 cod. nav. e segnatamente dal suo ultimo comma, nella parte in cui il Legislatore dispone la conversione *ex lege* del contratto a viaggio in contratto a tempo indeterminato in mancanza della indicazione del viaggio da compiere, per evidenziare le complesse problematiche applicative ed interpretative che si realizzano nella concreta operatività della norma *de qua*. Siffatta previsione, infatti, al tempo in cui fu immaginata, aveva una sua specifica logica, laddove i marittimi si imbarcavano sulle navi e la mancanza degli attuali sistemi e mezzi tecnologici non consentiva loro di avere conoscenza effettiva dei viaggi che sarebbero stati eseguiti, né del tempo che sarebbe stato necessario per compierli, qualora, appunto, ciò non fosse stato previamente indicato nel relativo contratto di arruolamento. La previsione della conversione del contratto mancante del requisito della indicazione del viaggio da compiere in contratto a tempo indeterminato aveva, pertanto, il duplice significato di una sanzione *ex lege* a carico dell'armatore/datore di lavoro che violava la norma ed, al contempo, di strumento protettivo posto a tutela dell'ignaro marittimo/lavoratore (Cass. 777/05). Sta di fatto, tuttavia, che le predette finalità cui era preordinata siffatta

previsione legislativa appaiono oggi prive di concreta utilità, laddove, da un lato, la dinamica dei traffici marittimi, anche per effetto delle tecnologie sviluppatesi negli ultimi 70 anni, è radicalmente cambiata, potendo un viaggio intrapreso da una nave mutare o ampliarsi in conseguenza di nuovi e diversi incarichi, e, dall'altro, i marittimi, per i medesimi motivi, sono in grado perfettamente di prevedere la durata del loro imbarco ovvero di proteggere i propri interessi e diritti attraverso tutte le forme di tutela riconosciute anche dalla contrattazione collettiva di settore, che, come noto, con il supporto della giurisprudenza giuslavoristica, ha ulteriormente ampliato i margini di protezione del lavoratore/marittimo fino ad equipararlo a tutti gli effetti a quello di terra. Ad oggi, in altri termini, la disposizione così come immaginata dal Legislatore al tempo dell'entrata in vigore del codice della navigazione non è conforme alla



realità dei fatti, né dei traffici marittimi ma si risolve in un vuoto formalismo la cui mancata osservanza determina conseguenze non proporzionate al tipo di violazione commessa. Ma non è tutto. La denunciata conversione del contratto a viaggio in contratto a tempo indeterminato pone nella prassi applicativa ed interpretativa un ulteriore ed ancora maggiore problema, tenuto conto che nello specifico ambito in cui ci muoviamo, la contrattazione collettiva, come innanzi accennato, ha introdotto anche il cd. contratto a tempo indeterminato in regime di continuità, accanto a quello a tempo indeterminato puro e semplice, che ha delle caratteristiche sue proprie che lo differenziano da quello di diritto comune previsto per il lavoro a terra, pur conservandone la medesima denominazione. Invero e brevemente come si evince dagli artt. 323 e ss. cod. nav. e dalle norme contenute nella contrattazione collettiva di settore (che ad esempio potrebbe essere quella dei marittimi imbarcati sulle navi da carico e sulle navi traghetto passeggeri/merci superiori a 151 t.s.l. del 5 giugno 2007) il contratto a tempo indeterminato puro e semplice è tale perché il marittimo, a differenza delle altre tipologie di arruolamento, ha la garanzia di rimanere imbarcato per un periodo individuato dalle parti sociali in almeno 4 mesi prorogabili dall'armatore per altri 60 o 30 giorni a seconda del tipo di navigazione (art. 3 bis; 64 e 64 bis CCNL 05.06.2007). Nulla più. Decorso tale periodo di imbarco, il marittimo sbarca per avvicendamento ed il rapporto di lavoro si considera automaticamente risolto. Il contratto cd. in regime di continuità retributiva, invece, è

caratterizzato da una fase attiva di imbarco che termina con lo sbarco per il godimento delle ferie e dei riposi compensativi e da una fase di inattività predefinita da un periodo di riposo retribuito e valutabile per l'anzianità (artt. 80 ss. CCNL 05.06.2007). La cessazione di tale tipo di rapporto, quindi, non è segnata dallo sbarco, atteso che con quest'ultimo si risolve la conversione di imbarco ma non quella di arruolamento (Cass. 22649/09). Tale distinzione, ovviamente, non è solo teorica, ma, a seconda della tipologia di contratto negoziata dalle parti, differenti sono gli effetti giuridici che ne conseguono, sia in termini di tutela che di disciplina applicabile, laddove solo il contratto in CRL (continuità retributiva di lavoro - ndr) è equiparabile a quello di diritto comune. Riagganciandoci quindi al discorso della conversione del contratto a viaggio in contratto a tempo indeterminato, come sancita dall'art. 332 cod. nav. in esame, la stessa pone detta ulteriore problematica, ovverosia, quella della corretta qualificazione del tipo di contratto a tempo indeterminato cui si riferisce la norma in caso di

conversione. Il che, delineate brevemente le differenze derivanti dalla qualificazione del contratto come rapporto a tempo indeterminato puro e semplice e quello in CRL, si comprende come sia fonte di inevitabili incertezze giuridiche e soprattutto pratiche, lasciate all'arbitrio degli operatori del diritto e ad inevitabili strumentalizzazioni. In definitiva e concludendo sul punto è auspicabile l'intervento del Legislatore in materia ovvero della giurisprudenza, la quale si è sempre adeguata al testo della norma (cfr. fra tutte Cass. 777/05), al fine di chiarire i contorni della fattispecie di cui all'art. 332 cod. nav. considerando le differenti e rilevanti conseguenze giuridiche e pratiche che derivano dalla possibile diversità di lettura che il testo della norma così come formulata consente discrezionalmente e strumentalmente di fornire.



avv. Andrea Tracci

Studio Legale TDP

## I COSTI MINIMI: Le Sanzioni a cura della Motorizzazione.

Cominciamo, come di consueto, dal riassunto dell'ultima puntata. Come si ricorderà, l'art. 83-bis della legge 133/2008 (e successive modificazioni), che ha introdotto i c.d. "costi minimi" inderogabili dell'autotrasporto (una sorta di tariffa minima di legge per i servizi di autotrasporto), sembrava messo all'angolo da un'ordinanza del Tribunale di Lucca che aveva ritenuto non infondata la questione di legittimità costituzionale della norma, specie in relazione alla necessità di valutarne la portata in merito alla sua compatibilità con gli articoli 96 e 106 del Trattato UE, nonché sul possibile contrasto con gli articoli 3 e 41 della nostra Costituzione. In realtà, quanto meno in relazione al primo profilo (ovvero quello della compatibilità con la normativa comunitaria) il Giudice toscano già aveva escluso il contrasto tra quanto dettato dalla normativa italiana e quella comunitaria, aderendo all'orientamento dalla Corte di Giustizia dell'Unione Europea, secondo il quale "...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, ad esempio, espresso con le decisioni riguardanti le tariffe minime degli avvocati (cause C-94/04 e C-202/04) e, quanto all'autotrasporto per conto terzi, il precedente sistema delle c.d. "tariffe a forcilla" (cause C-96/94 e 38/97 - sentenze Centro Servizi Spediporto e Alibrandi). Il Tribunale lucchese, invece, dubitava della legittimità dei costi minimi in relazione all'art. 41 della Costituzione, a tenore del quale, come è noto: "L'iniziativa economica privata è libera...".

Argomento peraltro contraddittorio, posto che la compatibilità comunitaria dovrebbe, di per sé, escludere il contrasto con la norma costituzionale interna. Ma ora il mondo dell'autotrasporto (o almeno una sua parte) esulta, perché il Ministero dei Trasporti, con una direttiva del 10 gennaio (prot. n. 3), conferma (la pur ovvia) piena vigenza della norma e potenzia il sistema dei controlli delegando agli uffici della motorizzazione civile l'applicazione delle sanzioni derivanti dall'inosservanza delle tariffe di legge (o meglio di tali soglie di costo incompressibili). Il Ministero prende atto della difficoltà di far rispettare tali costi minimi nonché delle incertezze interpretative in materia, e ritiene pertanto di dover individuare direttamente detta Autorità all'interno dell'organizzazione periferica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti "...la cui capillare diffusione sull'intero territorio nazionale garantisce, oltre ad un rapporto diretto con gli organi accertatori (Guardia di Finanza e Agenzia delle Entrate), anche un più proficuo rapporto con i trasgressori per la ponderazione dei loro interessi legittimi anche nel corso del procedimento amministrativo...".

Il Ministero, nella predetta circolare, ricorda quindi il contesto normativo, che prevede "...la definizione, per quanto riguarda i contratti di trasporto di merci indipendentemente dalla forma scritta o verbale, dei valori dei costi chilometrici minimi di esercizio che garantiscano almeno la copertura dei costi di esercizio delle imprese di autotrasporto nell'ambito dei quali viene determinata la quota, espressa in percentuale, rappresentata dai costi del carburante... Detti i costi minimi non individuano una tariffa, ma piuttosto una soglia minima di congruità che di cui si assume una diretta incidenza sui livelli di sicurezza della circolazione stradale. A tale valore "soglia" potranno essere aggiunti tutti gli ulteriori costi di esercizio che sono direttamente connessi con l'abilità organizzativa ed imprenditoriale del vettore, oltre naturalmente al margine di profitto, che resta rimesso alla libera contrattazione fra le parti, e che non potevano essere predeterminati dall'Amministrazione, a pena di probabili censure delle Autorità comunitarie..." Pertanto, continua il Ministero, "... a garanzia della corretta applicazione della normativa in parola, il [comma 14 dall'articolo 83-bis](#) prevede un sistema sanzionatorio applicabile alle violazioni previste dai commi 7, 8, 9, nonché 13 e 13 bis, stabilendo, per le imprese inadempienti, oltre alle sanzioni ordinariamente previste dalle disposizioni vigenti ([art. 26 della legge 6 giugno 1974, n. 298](#), e [art. 7 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286](#)), sanzioni amministrative pecuniarie... qualora: 1) la parte del corrispettivo dovuto dal committente al vettore, diversa dai costi del carburante, non sia almeno pari a quella identificata come corrispondente a costi diversi dai costi del carburante (commi 6 e 7)...e 2) il pagamento avvenga oltre i termini di novanta giorni...". Si ricorda altresì che il novellato il comma 15 del citato articolo 83-bis stabilisce che le violazioni indicate al comma 14 sono



constatate dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Entrate in occasione dei controlli *ordinari e straordinari* (leggasi su segnalazione del diretto interessato) effettuati presso le imprese committenti. All'individuazione di tale soggetto soccorre l'articolo 17 della legge 689/1981, il quale, dopo aver stabilito che il soggetto destinatario del rapporto di cui all'articolo 16 si identifica, di norma, con l'Amministrazione nella cui competenza rientra la materia alla quale la violazione si riferisce, ha previsto, in via residuale, la competenza del Prefetto. Corollario di quanto precede – prosegue la nota – è che l'adempimento posto a carico dei Comandi provinciali della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Entrate è limitato alla sola constatazione della violazione, sotto il profilo del rispetto della garanzia della copertura dei costi di esercizio delle imprese di settore, ed all'espletamento della relativa attività istruttoria. Pertanto, con la direttiva in esame, viene individuato il soggetto cui compete l'irrogazione delle sanzioni

all'interno dell'organizzazione periferica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al fine di consentire l'avvio dell'attività sanzionatoria. Qualora in esito all'attività istruttoria espletata dai competenti organi emerga la responsabilità del soggetto destinatario dell'accertamento, l'Autorità competente alla constatazione della violazione trasmette il verbale redatto durante la verifica, con la prova delle eseguite contestazioni o notificazioni, corredato di una breve relazione e di ogni altro atto o documento istruttorio necessario alla definizione della sanzione, all'ufficio periferico della motorizzazione civile (UMC) nella cui circoscrizione territoriale è stato effettuato l'accertamento della violazione. Gli Uffici motorizzazione civile, verificata la regolarità formale degli atti istruttori ed il rispetto del diritto di difesa del presunto trasgressore, emetteranno il provvedimento amministrativo che ingiunge il pagamento della sanzione amministrativa correlata alla violazione. Al trasgressore dovrà essere riconosciuto il diritto di presentare le proprie difese successivamente alla notifica del verbale di accertamento, nel termine di 15 giorni dalla notifica stessa, se non abbia già esercitato tale diritto innanzi all'organo accertatore. Il *quantum* della sanzione risulta predeterminato dal legislatore (ed è pari al doppio della differenza tra quanto fatturato e

quanto dovuto sulla base dei costi minimi), pertanto agli Uffici motorizzazione civile non è riservato alcun margine di apprezzamento discrezionale in ordine alla commisurazione dell'importo della sanzione alla gravità della violazione commessa. Anche dal ritardato pagamento delle fatture (oltre i 90 giorni) consegue la sanzione amministrativa pecuniaria pari al dieci per cento dell'importo della fattura o delle fatture in questione, e comunque non inferiore a 1.000 euro per ciascuno ritardato pagamento. Ai fini, pertanto, della determinazione dell'importo della sanzione

- nel caso di cui ai commi 7, 8 e 9, rileva esclusivamente il costo chilometrico totale del servizio di trasporto effettuato, pari al prodotto del costo chilometrico, quale risultante dai valori riportati nelle tabelle pubblicate mensilmente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel sito istituzionale, ed il numero dei chilometri percorsi (come risultante dalla fattura ovvero nella misura verificata dall'organo accertatore), nonché l'importo di quanto effettivamente pagato dal committente al vettore;
- nel caso dei commi 13 e 13 bis, la base del calcolo è costituita dall'importo risultante dalla fattura. Il provvedimento, che dovrà essere congruamente motivato richiamando i presupposti di fatto e di diritto posti a fondamento della sanzione, dovrà indicare espressamente il valore del costo chilometrico totale (ricavabile dalle tabelle pubblicate nel sito istituzionale dell'Amministrazione) avendo cura di indicare, altresì, gli altri dati del calcolo effettuato, coincidenti con il costo chilometrico unitario, la lunghezza chilometrica del percorso

effettuato, l'importo già versato dal committente, nonché la classe cui appartiene il veicolo utilizzato per il trasporto conformemente alle tabelle pubblicate nel sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Avverso il provvedimento amministrativo conclusivo sono esperibili, entro i termini di legge, gli ordinari rimedi giurisdizionali previsti dall'ordinamento. All'uopo gli Uffici motorizzazione civile avranno cura di riportare, in calce al provvedimento, l'avvertenza che nel termine massimo di trenta giorni è proponibile ricorso innanzi al Giudice di pace del luogo in cui è stata commessa l'infrazione. Il Ministero coglie, infine, l'occasione per precisare che il comma 12 dell'articolo 83-bis del decreto legge n. 112 del 2008, come modificato a seguito dalla legge 4 agosto 2010, n. 127, in sede di conversione del decreto legge 6 luglio 2010, n. 103, fissa il termine di pagamento delle prestazioni di autotrasporto in trenta giorni (come da decreto legislativo n. 231 del 2002, recentemente modificato dal decreto legislativo n. 192 del 2012). Tale termine può essere derogato sino ad un massimo di sessanta giorni. In caso di mancato rispetto di tale termine il creditore ha diritto agli interessi moratori. Resta precisato, inoltre, che in caso di pagamento oltre i novanta giorni si applicheranno (anche) le predette sanzioni di cui all'articolo 83-bis, comma 14.

SEZIONE DI DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE

Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università «La Sapienza» di Roma

I.S.DI.T. — ISTITUTO PER LO STUDIO DEL DIRITTO DEI TRASPORTI

ANNO XXVI - N. 1



# DIRITTO DEI TRASPORTI 2013





avv. Francesca D'Orsi

Studio Legale D'Orsi

## La marcatura CE: produttori e organismi notificati

Estratto dal



**A**bbiamo già parlato della marcatura CE, nonché dei soggetti deputati alla marcatura e al controllo sulla stessa. Posto che i prodotti sono immessi nel mercato sotto la responsabilità del costruttore, del mandatario o della persona responsabili dell'immissione in commercio. E' il costruttore o il suo mandatario stabilito nella comunità che sceglie quale sistema certificativo intraprendere (procedura o modulo), scegliendo di fatto il "regime minimo" a cui "conformare" il proprio prodotto. Tale scelta, nella maggior parte dei casi per motivi intuibili, è quella che apparentemente risulta meno onerosa e/o complicata. È il produttore, responsabile civilmente e penalmente della messa in servizio del suo prodotto nel mercato comunitario, che sceglie il Modulo di propria pertinenza e di conseguenza lo propone/commissiona all'Organismo Notificato di parte terza incaricato. L' Organismo Notificato in realtà non ha molto potere contrattuale in merito a tale decisione inerente il modulo certificativo da seguire. La direttiva prevede 9 "moduli" in cui si articolano le procedure di valutazione della conformità applicabili ai prodotti. I moduli sono distinti in :

**MODULO A. Controllo Interno di Fabbricazione** Il fabbricante si accerta e dichiara che il prodotto soddisfa i requisiti della Direttiva; predispone e mantiene attivo un sistema di Controllo della Produzione; Appone sul prodotto la Marcatura CE; Tiene a disposizione delle Autorità la Dichiarazione scritta di conformità e la documentazione Tecnica del prodotto per un periodo di 10 anni. **Compiti dell'Organismo notificato:** Per l'attuazione di questo Modulo l'Organismo Notificato non interviene. **Documentazione: A carico del Fabbricante:** - Dichiarazione scritta di conformità ai requisiti della Direttiva - Documentazione tecnica di prodotto (fascicolo tecnico completo) - Manuale del proprietario (solo per unità da diporto).

**MODULO A - Controllo Interno di Fabbricazione e prove** Il fabbricante si accerta e dichiara che il prodotto soddisfa i requisiti della Direttiva; predispone e mantiene attivo un sistema di Controllo della Produzione; Appone sul prodotto la Marcatura CE; Tiene a disposizione delle Autorità la Dichiarazione scritta di conformità e la documentazione Tecnica del prodotto per un periodo di 10 anni. **Compiti dell'Organismo notificato:** prova di stabilità e galleggiabilità: Requisiti essenziali degli articoli 3.2 e 3.3; prove di emissione sonora su unità da diporto o motori.

**Documentazione: A carico del Fabbricante:** - Dichiarazione scritta di conformità ai requisiti della Direttiva - Documentazione tecnica di prodotto (fascicolo tecnico completo) - Manuale del proprietario (solo per unità da diporto) A carico dell'organismo notificato: Attestato di conformità ai requisiti 3.2 – 3.3 (unità da diporto) ed ai requisiti delle emissioni sonore (unità da diporto o motori). **MODULO B. Esame CE del tipo** Il fabbricante mette a disposizione dell'organismo Notificato il campione da sottoporre alle verifiche; comunica all'Organismo Notificato ogni modifica apportata al prodotto. **Compiti dell'Organismo notificato:** esamina la documentazione tecnica fornita dal fabbricante; effettua prove, verifiche ed esami sul prodotto. **Documentazione: A carico del Fabbricante:** documentazione tecnica di prodotto (fascicolo tecnico completo) - Manuale del proprietario (solo per unità da diporto) **A carico dell'organismo notificato:** Attestato di esame CE del tipo pr tutti i requisiti applicabili al prodotto esaminato. **MODULO C. Conformità al tipo** il costruttore si accerta che il prodotto sia conforme al tipo oggetto dell'Attestato di Esame Ce del tipo rilasciato da un Organismo Notificato; appone la marcatura CE; predispone e mantiene attivo un sistema di controllo della produzione; appone sul prodotto la marcatura CE; tiene a disposizione dell'autorità la dichiarazione scritta di conformità e la documentazione tecnica del prodotto per un periodo di 10 anni. **Compiti dell'Organismo notificato:** verifiche relative alle emissioni dei gas di scarico dei motori **Documentazione: A carico del Fabbricante:** Dichiarazione scritta di conformità ai requisiti della Direttiva e dell' Attestato di esame CE del tipo rilasciato dall'Organismo Notificato. A carico dell'organismo notificato: Attestato di conformità relativo alle immissioni dei gas di scarico dei motori **MODULO D. Garanzia Qualità della Produzione** Il costruttore applica un sistema di qualità della produzione ed esegue l'ispezione e le prove sul prodotto finito; Tiene a disposizione delle Autorità la documentazione prevista per un periodo di 10 anni. **Compiti dell'Organismo notificato:** approva e sorveglia la conformità del sistema qualità attuato dal fabbricante; attua la procedura di informazione agli altri Organismi Notificati **Documentazione: A carico del Fabbricante:** Dichiarazione scritta di conformità del prodotto al tipo oggetto dell'attestato di esame CE del tipo; documentazione tecnica di prodotto e di sistema A carico dell'organismo notificato: Attestati di conformità del sistema qualità attuato dal fabbricante. **MODULO E. Garanzia Qualità del Prodotto** il costruttore applica un sistema di qualità per la verifica e le prove sul prodotto finito; si accerta e dichiara che il prodotto sia conforme al tipo oggetto dell' "attestato CE del tipo"; appone la marcatura CE compreso il numero identificativo dell'Organismo Notificato responsabile della sorveglianza del sistema qualità attuato; conserva a disposizione delle autorità la documentazione tecnica prevista per un periodo di 10 anni. **Compiti dell'Organismo notificato:** approva e sorveglia la conformità del sistema qualità attuato dal fabbricante; attua la procedura di informazione agli altri organismi notificati **Documentazione: A carico del Fabbricante:** Dichiarazione scritta di conformità del prodotto al tipo oggetto dell'attestato di esame CE del tipo; documentazione tecnica di

prodotto e di sistema A carico dell'organismo notificato: Attestati di conformità del sistema qualità attuato dal fabbricante. **MODULO F. Verifica su prodotto Verifica di un unico prodotto** il costruttore si accerta che il prodotto sia conforme al tipo oggetto dell'attestato di conformità rilasciato da un organismo notificato; appone la marcatura Ce; predispone e mantiene attivo un sistema di controllo della produzione; appone sul prodotto la marcatura CE. tiene a disposizione dell'autorità la dichiarazione scritta di conformità e la documentazione tecnica del prodotto per un periodo di 10 anni. **Compiti dell'Organismo notificato:** a scelta del costruttore esegue esami e prove di ogni singolo prodotto; effettua verifiche statistiche; fa apporre il proprio numero identificativo su ogni prodotto. **Documentazione: A carico del Fabbricante:** Dichiarazione scritta di conformità ai requisiti della Direttiva e agli attestati di conformità rilasciati dagli Organismi Notificati. **A carico dell'organismo notificato:** Attestati di conformità in relazione agli esami, alle prove e alle verifiche effettuate. **MODULO G. Verifica di un unico prodotto** il costruttore si accerta che il prodotto sia conforme al tipo oggetto dell'attestato di conformità rilasciato da un organismo notificato; appone la marcatura Ce; **Compiti dell'Organismo notificato:** a scelta del costruttore esegue esami e prove sul prodotto; fa apporre il proprio numero identificativo su ogni prodotto. **Documentazione: A carico del Fabbricante:** Documentazione tecnica di prodotto (fascicolo tecnico completo) - Manuale del proprietario (solo per unità da diporto) Dichiarazione scritta di conformità ai requisiti della Direttiva e agli attestati di conformità rilasciati dagli Organismi Notificati. A carico dell'organismo notificato: Attestati di conformità in relazione agli esami, alle prove e alle verifiche effettuate. **MODULO H. Garanzia Qualità Totale** il costruttore applica un sistema di qualità per la progettazione, la fabbricazione, l'ispezione finale ed il collaudo del prodotto. Si accerta e dichiara che il prodotto soddisfa i requisiti della direttiva. Appone la marcatura CE compreso il numero identificativo dell'Organismo Notificato responsabile della sorveglianza del sistema qualità attuato; conserva a disposizione delle autorità la documentazione tecnica prevista per un periodo di 10 anni. **Compiti dell'Organismo notificato:** approva e sorveglia la conformità del sistema qualità attuato dal fabbricante; attua la procedura di informazione agli altri organismi notificati **Documentazione: A carico del Fabbricante:** Dichiarazione scritta di conformità ai requisiti della Direttiva; Documentazione tecnica di prodotto e di sistema A carico dell'organismo notificato: Attestati di conformità del sistema qualità attuato dal fabbricante. Le procedure e le misure di sanzione previste per la contraffazione della marcatura CE variano secondo la legislazione vigente nei singoli Paesi membri. Proporzionalmente all'entità dell'infrazione, vengono definiti livelli di responsabilità e gravità differenti, ai quali corrispondono sanzioni più o meno ingenti, passando da un profilo meramente amministrativo a uno penale per i quali gli operatori economici sono soggetti a pene che vanno dalla sanzione pecuniaria alla detenzione. In particolare tra gli operatori economici si ritiene maggiormente responsabile della non conformità di un prodotto colui che ha effettuato la prima

immissione sul mercato comunitario di detto prodotto, fabbricante-rappresentante autorizzato o importatore. Allo stesso modo, però, anche gli attori successivi, distributore e venditore finale, sono chiamati a rispondere di detta non conformità, sebbene in misura più lieve. Nel caso in cui il prodotto presenti dei concreti rischi per la sicurezza del consumatore verrà sequestrato in via cautelare e restituito solo nel caso in cui sia possibile regolarizzare le non conformità riscontrate. Il Ministero competente potrà inoltre ordinare, al responsabile dell'immissione sul mercato, con effetti su tutto il territorio nazionale, la conformazione, il ritiro o il richiamo di prodotti che presentino rischi significativi. Nel caso di rischi gravi per la salute o la sicurezza dei consumatori, potrà essere avviata la procedura Rapex, ovvero *rapid alert system for non-food consumer products* cioè **sistema di allerta per i prodotti di consumo non alimentari**. È il sistema comunitario di scambio rapido di informazioni tra i 27 stati europei in merito ai prodotti presenti sul mercato e che si scoprono essere pericolosi o a rischio grave per la salute e la sicurezza dei consumatori, esclusi farmaci e prodotti alimentari. Quando le singole autorità nazionali decidono di intervenire nei confronti di un prodotto ritenuto pericoloso, (possono vietarne la vendita, toglierlo dal mercato, avvisare i possessori) sono tenute anche a "notificare" alla Commissione la decisione. Si mette quindi in moto una procedura standard per cui la Commissione valuta la richiesta e in caso di convalida avvisa tutti gli altri Stati affinché prendano le stesse misure. Anche un'azienda stessa, che si accorga che un suo prodotto è pericoloso, può adottare misure di richiamo o controllo o intervento che comunque ricadono sotto la procedura comunitaria del Rapex. In Italia l'ente preposto alla sorveglianza del mercato è il Ministero dello Sviluppo Economico, o altri ministeri, che a loro volta possono avvalersi di altri enti quali le Camere di commercio competenti per l'attività di vigilanza sull'applicazione delle norme armonizzate indicate in precedenza le dogane: effettuano controlli relativi prevalentemente ai prodotti importati nel momento in cui vengono immessi sul mercato comunitario. I controlli sono volti ad accertare la presenza della documentazione prevista (dichiarazione di conformità ecc.), l'apposizione della corretta marcatura CE (né falsa né fuorviante) e l'assenza di rischi gravi. Se i precedenti punti non sono rispettati, viene sospesa l'immissione in libera pratica del prodotto stesso e si apre una segnalazione al ministero competente per la vigilanza del mercato della direttiva non rispettata. In campo civilistico, posto che la marcatura CE in regime di obbligatorietà rappresenta una precondizione all'immissione sul mercato dei prodotti, il difetto di marcatura CE completa la fattispecie della vendita di Aliud pro alio per cui il compratore che dovesse riscontrare tale difformità sarà tutelato dalla disciplina generale sulla Risoluzione per inadempimento ex Art. 1453.

Estratto dal discorso tenuto al Convegno "Lo sviluppo della filiera nautica - questioni legali e fiscali" Viareggio 24 maggio 2013



avv. Daniela D'Alauro  
Studio Legale Turci

## Novità sulla detrazione dell'IVA a seguito della revisione dell'accertamento doganale

Con la recente circolare dell'Agenzia delle Entrate n. 35/E del 17 dicembre 2013, l'Amministrazione ha chiarito l'ambito di applicazione del 7° comma dell'art. 60 del DPR 633/1972 in materia di detrazione dell'IVA. Il suddetto intervento ha dei riflessi rilevanti anche in ambito doganale, in particolare nei casi in cui l'Agenzia delle Dogane, a seguito della revisione dell'accertamento, richieda all'operatore il pagamento di una maggiore imposta. In base all'attuale formulazione del 7° comma dell'art. 60 del DPR 633/1972, così come modificato dall'art. 93 del D.L. 1/2012 (c.d. "Decreto liberalizzazioni"), *"il contribuente ha diritto di rivalersi dell'imposta o della maggiore imposta relativa ad avvisi di accertamento o rettifica nei confronti dei cessionari dei beni o dei committenti dei servizi soltanto a seguito del pagamento dell'imposta o della maggiore imposta, delle sanzioni e degli interessi. In tal caso, il cessionario o il committente può esercitare il diritto alla detrazione, al più tardi, con la dichiarazione relativa al secondo anno successivo a quello in cui ha corrisposto l'imposta o la maggiore imposta addebitata in via di rivalsa ed alle condizioni esistenti al momento di effettuazione della originaria operazione"*. La disciplina previgente all'intervento legislativo del 2012 precludeva invece al contribuente il diritto di rivalersi dell'imposta o della maggiore imposta pagata, in conseguenza dell'accertamento o della rettifica, nei confronti dei cessionari dei beni o dei committenti dei servizi. La modifica operata dal suddetto "Decreto liberalizzazioni" è stata introdotta in risposta alla procedura di infrazione n. 2011/4081 avviata dalla Commissione Europea nei confronti dell'Italia, e successivamente chiusa, laddove la preclusione operata dal 7° comma dell'art. 60 del DPR 633/1972 si poneva in contrasto con i principi europei di neutralità e proporzionalità dell'imposta sul valore aggiunto. In particolare il divieto di rivalsa presente nella precedente normativa, impedendo all'operatore la possibilità di procedere alla detrazione, si poneva in contrasto con l'art. 167 della Direttiva 2006/112/CE, secondo cui *"il diritto a detrazione sorge quando l'imposta detraibile diventa esigibile"*, violando così la corrispondenza, sancita a livello europeo, tra esigibilità e detrazione del tributo. La rivalsa dell'IVA, così come prevista dalla disciplina oggi vigente, si applica agli accertamenti divenuti definitivi successivamente alla sua entrata in vigore, ossia, per l'esattezza, successivamente al 24 gennaio 2012. La norma è formulata con riferimento alle ordinarie modalità di funzionamento del tributo, che prevedono l'esercizio della detrazione da parte del cessionario o del committente a seguito della rivalsa operata in fattura dal cedente o dal prestatore. L'Agenzia delle Entrate ha chiarito che, anche nei casi in cui venga liquidata l'IVA in sede di revisione dell'accertamento ad opera dell'Ufficio doganale, debba essere riconosciuta la facoltà di detrarre l'IVA pagata in sede di accertamento sebbene, in deroga alle regole generali, sia debitore d'imposta l'importatore. Nelle importazioni, infatti, l'imposta relativa agli acquisti non è addebitata all'importatore in via di rivalsa ma è versata direttamente da quest'ultimo; pertanto, il diritto alla detrazione deve essere esercitato, al più tardi, con la

dichiarazione relativa al secondo anno successivo a quello in cui l'importatore, debitore d'imposta, ha provveduto al pagamento dell'imposta, della maggiore imposta, delle sanzioni e degli interessi. E' da ritenersi pertanto superato quanto espresso dall'Amministrazione nella Risoluzione n. 228/E del 21 agosto 2007, che, con riguardo alle ipotesi di rettifica della bolletta doganale a seguito di revisione dell'accertamento, aveva ammesso la detrazione dell'imposta accertata al più tardi con la dichiarazione relativa al secondo anno successivo al momento di effettuazione dell'operazione originaria, ed alle condizioni esistenti al momento della nascita del diritto medesimo. La formulazione del 7° comma dell'art. 60 del DPR 633/1972, individuando nel pagamento dell'imposta addebitata a titolo di rivalsa il momento d'inizio della decorrenza del termine per l'esercizio alla detrazione da parte del cessionario e/o committente, in deroga al termine previsto dall'articolo 19 del DPR 26 ottobre 1972, n. 633, è volta ad assicurare la conformità del diritto nazionale al principio di neutralità dell'imposta. Ugualmente, in ambito doganale, il termine per esercitare la detrazione decorre dal pagamento della maggiore imposta accertata dall'Agenzia delle Dogane in capo all'importatore in sede di revisione. L'Agenzia delle Entrate sottolinea infatti che una soluzione diversa da quella prospettata potrebbe avere l'effetto di vanificare l'esercizio del diritto alla detrazione che risulterebbe spesso essere già precluso al momento della revisione, in considerazione del fatto che la revisione dell'accertamento doganale può essere eseguita nei tre anni dalla data di accettazione della dichiarazione doganale. Il 7° comma dell'art. 60 del DPR 633/1972, nella sua attuale formulazione, si applica nei casi in cui vi sia la definizione dell'accertamento ed il pagamento dell'imposta o della maggiore imposta, delle sanzioni e degli interessi, mentre non è consentita la rivalsa, né l'esercizio del diritto alla detrazione, dell'imposta o della maggiore imposta versata a seguito di atti non divenuti definitivi. In base a quanto specificato nella suddetta circolare n. 35/E del 17 dicembre 2013, rientra nell'ambito di operatività della norma l'accertamento reso definitivo attraverso uno dei seguenti istituti: accertamento con adesione, di cui agli articoli 6 e seguenti del d.lgs. 19 giugno 1997, n. 218; adesione ai contenuti dell'invito al contraddittorio di cui ai commi 1 bis e seguenti, dell'articolo 5 del d.lgs. n. 218 del 1997; adesione ai processi verbali di constatazione di cui all'articolo 5-bis del d.lgs. n. 218 del 1997; acquiescenza di cui all'articolo 15 del d.lgs. n. 218 del 1997; conciliazione giudiziale di cui all'articolo 48 del d.lgs. n. 546 del 1992; mediazione di cui all'articolo 17 bis del decreto legislativo 31 dicembre 1992, n. 546; mancata impugnazione dell'atto di accertamento nei termini previsti dalla legge, ovvero, a seguito del passaggio in giudicato della sentenza, nell'ipotesi di contestazione, in sede giudiziale, della pretesa dell'Amministrazione finanziaria. Il diritto di rivalsa non può invece essere esercitato in pendenza del giudizio avverso l'avviso di accertamento che contiene la liquidazione dell'imposta pagata, in quanto la stessa risulta versata all'Erario a titolo provvisorio; soltanto se all'esito del giudizio, l'accertamento viene confermato, divenendo definitivo, è possibile procedere alla rivalsa, nei confronti del cessionario/committente, di quanto già versato. In caso di pagamento rateale dell'imposta o maggiore imposta accertata, il diritto alla rivalsa può essere esercitato progressivamente in relazione al pagamento delle singole rate. A titolo di completezza si osserva che l'attuale formulazione del 7° comma dell'art. 60 del DPR 633/1972, nell'affermare il diritto di rivalsa dell'IVA pagata a seguito di un atto di accertamento o di revisione, se, da un lato, supera il contrasto con il principio di neutralità dell'IVA riconosciuto a livello europeo, che aveva dato origine all'avvio della procedura di infrazione nei confronti dell'Italia, dall'altro, solleva nuovi profili di compatibilità con il diritto dell'UE, in quanto nel subordinare il diritto alla detrazione al preventivo pagamento dell'imposta accertata, introduce una condizione non richiesta dal legislatore europeo così come sancito dall'art. 178 della Direttiva 2006/112/CE.



avv. Margherita Pace  
Studio Legale TDP

## I diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

In merito al tema del trasporto ferroviario, ed in particolare a quello specifico della tutela dei passeggeri che scelgono di usufruirne, in data 26 novembre 2012 la Corte di Giustizia Europea ha emesso una importante sentenza che da una parte sembra rendere pienamente i profondi mutamenti che stanno attraversando questo settore, e dall'altra palesa un'attenzione crescente da parte delle istituzioni comunitarie nei confronti di questo ambito. Tale sentenza, resa nella causa C-136/11, va a regolare in maniera esplicita il concetto stesso di trasporto ferroviario di persone. Essa, infatti, stabilisce per la prima volta e in modo inequivocabile che le compagnie di trasporto sono obbligate a fornire ai passeggeri informazioni sui ritardi nelle coincidenze anche se i treni interessati al completamento del tragitto appartengono a imprese ferroviarie differenti. Inoltre tali informazioni dovranno essere fornite in tempo reale dal gestore dell'infrastruttura ai vettori - dunque anche dopo la partenza del mezzo - che non potranno più limitarsi a riportarle esclusivamente sugli appositi pannelli indicatori presenti nelle stazioni, ma dovranno anche preoccuparsi di informare direttamente i passeggeri già presenti sul convoglio in movimento. Il caso specifico che ha condotto a questa importante pronuncia si è verificato in Austria tra il settembre e l'ottobre del 2010. In questa occasione l'impresa ferroviaria Westbahn Management GmbH, che fornisce il suo servizio sulla tratta Vienna Strasburgo, chiedeva alla OBB-Infrastruktur AG, gestore dell'infrastruttura ferroviaria, la facoltà di conoscere in tempo reale i dati relativi ai treni delle altre imprese, al fine di poter informare costantemente i propri passeggeri e di garantire l'accessibilità alle relative coincidenze. La OBB-Infrastruktur, tuttavia, respingeva l'accesso a questo tipo di informazioni, affermando che il gestore non avrebbe potuto fornire al vettore ferroviario i dati relativi ad altre imprese. Ritenendo, dunque, che un tale compito non spettasse al gestore ferroviario, la OBB-Infrastruktur invitava la Westbahn Management GmbH a perfezionare in maniera autonoma questo tipo di collaborazione con le altre imprese di trasporto, al fine di scambiarsi vicendevolmente i predetti dati. Tuttavia, nessun accordo del genere venne concluso con la Westbahn Management e le altre imprese ferroviarie, di fatto, si rifiutarono di collaborare in tal senso. Pertanto, la Westbahn Management

GmbH fu indotta a presentare alla Schienen-Control Kommission Wien - l'organo giurisdizionale austriaco competente a risolvere le controversie relative ai mercati ferroviari - una precisa richiesta di chiarimenti. Tale commissione, ritenendo che l'esito della controversia di cui era investita dipendesse esclusivamente dall'interpretazione del diritto dell'Unione, decise di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali: 1) Se l'articolo 8, paragrafo 2, in combinato disposto con l'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007, debba essere interpretato nel senso che l'informazione relativa alle principali coincidenze deve comprendere, oltre agli orari di partenza previsti nell'orario ferroviario, anche la comunicazione di ritardi o soppressioni dei treni in coincidenza; 2) In caso di soluzione affermativa se l'articolo 5, in combinato disposto con l'allegato II della direttiva n. 2001/14, alla luce dell'articolo 8, paragrafo 2, in combinato disposto con l'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007, debba essere interpretato nel senso che il gestore dell'infrastruttura è tenuto a mettere a disposizione delle imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre imprese ferroviarie, laddove detti treni costituiscano le principali coincidenze ai sensi dell'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007. La Corte Europea, dunque, veniva investita sia della questione riguardante la necessità di fornire costantemente informazioni ai passeggeri dei singoli treni in relazione al traffico ferroviario, sia della questione relativa ai rapporti tra il gestore dell'infrastruttura e i vettori e alla libera circolazione delle informazioni fra loro. La Corte, con la pronuncia in oggetto, al fine di poter rispondere in maniera adeguata ad un interrogativo così formulato, ha provveduto ad analizzare la normativa UE coinvolta nel caso, indagandone sia i contenuti, sia gli obiettivi specifici. In particolare è stata richiamata la direttiva 2001/14, la quale ha come scopo principe *'una maggiore integrazione del settore ferroviario della Comunità'* poiché *'elemento essenziale del completamento del mercato interno e nell'ottica di una mobilità sostenibile'*. Tale normativa, all'art. 5, dispone che le imprese ferroviarie abbiano diritto, su base non discriminatoria, al pacchetto minimo di accesso, nonché all'accesso ai servizi sulla linea. Inoltre, l'allegato II di tale direttiva, intitolato «Servizi che devono fornirsi alle imprese ferroviarie», specifica che il pacchetto minimo di accesso comprende, fra l'altro, il trattamento delle richieste di capacità di infrastruttura, il controllo dei treni, la segnalazione, regolazione e smistamento, nonché la comunicazione di informazioni sulla circolazione dei treni e tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità. Nella stessa pronuncia è stato poi richiamato il regolamento n. 1371/2007, che si occupa di tutelare, nel quadro della politica comune dei trasporti, i diritti dei passeggeri in quanto utenti del trasporto ferroviario, nonché di migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi, al fine di implementare la relativa quota di mercato della rotaia

rispetto alle modalità concorrenti. Tutto ciò con l'obiettivo di conseguire un livello elevato di protezione del consumatori del settore, in quanto parte debole del contratto di trasporto. Tra i numerosi diritti degli utenti, il regolamento 1371/2007 menziona come necessaria quella accessibilità alle informazioni sul servizio prima e durante il viaggio, dunque anche dopo la partenza del convoglio. Infatti la normativa stabilisce che, ove possibile, le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti forniscano informazioni sul traffico della rete ferroviaria in anticipo o comunque il prima possibile. In tal senso le imprese ferroviarie dovrebbero, quindi, cooperare per agevolare il passaggio dei passeggeri del trasporto ferroviario da un operatore all'altro, anche con l'emissione di biglietti globali. Secondo il regolamento in esame, la disponibilità di informazioni e di biglietti per i passeggeri del trasporto ferroviario dovrebbe essere agevolata adeguando i sistemi telematici in conformità di una specifica comune. In particolare l'articolo 8, paragrafo 2 enuncia quanto segue: *'Le imprese ferroviarie forniscono al passeggero nel corso del viaggio almeno le informazioni di cui all'allegato II, parte II'*. In sostanza si richiede di comunicare, in caso di ritardo all'arrivo o alla partenza, la situazione dell'orario previsto di partenza e di arrivo non appena tale informazione sia disponibile. Da questa analisi, nel presupposto che per l'interpretazione di norme di diritto dell'Unione si debba tener conto non soltanto della lettera, ma anche del loro contesto e degli scopi perseguiti (v., in particolare, sentenze del 26 giugno 1990, *Velker International Oil Company*, C-185/89, Racc. pag. I-2561, punto 17, e del 19 luglio 2012, *A*, C-33/11, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 27) la Corte Europea conclude affermando che: *'1) Il combinato disposto dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'allegato II, parte II, del regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, dev'essere interpretato nel senso che le informazioni relative alle principali coincidenze devono comprendere, oltre agli orari di partenza previsti nell'orario ferroviario, anche i ritardi o le soppressioni di tali coincidenze, indipendentemente dall'impresa ferroviaria che fornisce le informazioni medesime. 2) Il combinato disposto dell'articolo 8, paragrafo 2, e dell'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007, nonché il combinato disposto dell'articolo 5 e dell'allegato II della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, come modificata dalla direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, devono essere interpretati nel senso che il gestore dell'infrastruttura è tenuto a fornire alle imprese ferroviarie, in modo non discriminatorio, i dati in tempo reale relativi ai treni di altre imprese ferroviarie, laddove detti treni costituiscano le principali coincidenze ai sensi dell'allegato II, parte II, del regolamento n. 1371/2007'*.



avv. Fabio Pieroni

Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.

## Il caso EEMS SOLAR

Il frequente ricorso, nella prassi dei traffici via mare, a formulari contrattuali quali il Gencon 1994, rende tali capitolati oggetto di ricorrente analisi giurisprudenziale. Una recente pronuncia ha affrontato un interessante tema risolvendolo a favore dell'armatore (*YuzhnyZavodMetallProfil LLC c. EemsBeheerder B.V. – m/n EEMS SOLAR*). I fatti possono riassumersi come segue. Un partita di 411 coils di acciaio era stata imbarcata a Xingang (Cina) con destinazione Novorossiysk (Russia) con emissione di polizza Congen 1994 nella quale era incorporato un contratto di noleggio (*charter party*) su base Gencon 1994 intercorso tra l'armatore ed una terza parte (noleggiatore non ricevitore). Il carico era stato imbarcato e rizzato da stivatori cinesi incaricati dai noleggiatori. Nel corso del viaggio verso il porto di destinazione la nave aveva attraversato, in piena stagione monsonica, l'Oceano Indiano ed il carico aveva subito uno spostamento a causa dei cattivi tempi incontrati. In considerazione dei danni subiti i ricevitori, portatori della polizza di carico, promuovevano azione legale contro l'armatore. Uno degli argomenti a fondamento della domanda attore a era volto a dimostrare l'innavigabilità della nave per non essere questa dotata di materiale aggiuntivo per il rizzaggio del carico. Inoltre, secondo i ricevitori, la responsabilità armatoriale andava dichiarata anche perché l'equipaggio aveva omesso di ispezionare il carico nel corso del viaggio e/o di risistemarlo dopo aver constatato la rottura delle rizedurante la traversata. La circostanza era contestata dall'armatore attesa la specificità del carico trasportato e la non specializzazione della nave al trasporto per quel tipo di merce. L'ulteriore – e forse più interessante – aspetto controverso riguardava l'allocatione del rischio relativo allo stivaggio. Il Gencon contiene una clausola 5 (righe 52-54 del formulario) che trasferisce interamente ai noleggiatori gli oneri ed i rischi della caricazione/disarica e dello stivaggio/disistivaggio. Nel caso di specie tale clausola – che era stata emendata limitandone la portata alle sole operazioni all'imbarco e cancellando la parte relativa allo sbarco – così prevedeva: "il carico sarà trasportato nelle stive, caricato, stivato e/o livellato, marcato, rizzato e/o fermato dai noleggiatori senza rischi, responsabilità e spese di qualunque genere per gli armatori". Secondo i ricevitori tale clausola non doveva intendersi incorporata nella polizza di carico. Decidendo il caso, il giudice ha dichiarato che l'origine del danno era da individuarsi

nell'errato sistema di stivaggio dei coils a bordo ed in particolare nel fatto di aver omesso di sistemarli in maniera tale che si bloccassero reciprocamente (mediante il metodo dei c.d. coils chiave o *locking coils* che prevede l'interposizione tra 2 coils e sopra gli stessi di un coil che si frapponga per 1/3 del suo diametro). Quanto all'innavigabilità, la sentenza ha accolto la tesi degli armatori che la nave non fosse specializzata per il trasporto di quel tipo di carico e che, pertanto, non potesse legittimamente attendersi che fosse dotata di materiale aggiuntivo per il rizzaggio. Inoltre, secondo il giudice, né l'armatore né l'equipaggio potevano criticarsi per aver omesso di rinnovare le rize considerato anche l'elevato peso di ciascun coils che ne avrebbe reso la movimentazione impossibile nel corso della traversata via mare. Così affrontati e risolti i temi relativi all'innavigabilità restava da decidere se gli armatori fossero o meno

avuto l'effetto di esonerare gli armatori da responsabilità per il trasporto e sarebbe stata, per tale motivo, contraria all'art. III.8 delle Regole dell'Aja-Visby che così dispone: "qualsiasi clausola, convenzione o accordo in un contratto di trasporto che esoneri il vettore o la nave da responsabilità per perdita o danno alle merci dipendente da negligenza, colpa o inosservanza dei doveri e delle obbligazioni previste da questo articolo o attenuante tale responsabilità in modo diverso da quello previsto dalla presente convenzione sarà nullo, non avvenuto e di nessun effetto". Secondo la prospettazione degli attori, quindi, la clausola di allocatione del rischio relativa allo stivaggio del carico prevista dall'art. 5 del c/p, in quanto derogatrice del principio generale previsto dalle Regole dell'Aja-Visby in tema di responsabilità vettoriale, doveva ritenersi nulla e non opponibile ai ricevitori. Gli armatori, da parte loro, sostenevano che il contratto di



responsabili per il cattivo stivaggio. I ricevitori non contestavano il fatto che la polizza di carico incorporasse il *charter party*. Contestavano l'applicabilità della clausola 5 del Gencon. La Congenbill 1994 contiene una "General Paramount Clause" (art. 2) che richiama l'applicazione delle Regole dell'Aja-Visby. Come noto, l'art III 2 delle citate Regole stabilisce che "il vettore, sotto riserva delle disposizioni dell'art. 4, procederà in modo appropriato e con cura alla caricazione, al maneggio, allo stivaggio, al trasporto, alla custodia, alla cura ed allo sbarco delle merci trasportate". Secondo i ricevitori, dunque, la clausola 5 del contratto di noleggio non poteva intendersi incorporata nella polizza di carico perché la limitazione di responsabilità che essa prevedeva non era consentita dalle Regole dell'Aja-Visby alle quali – secondo la prospettazione dei ricevitori – gli accordi tra le parti attribuivano priorità sul resto. L'attore sosteneva, quindi, che lo spostamento del carico con conseguente danno fosse imputabile a violazione da parte dell'armatore della relativa obbligazione di prendersi cura del carico. In subordine gli attori osservavano che, anche qualora la clausola 5 del c/p avesse dovuto intendersi incorporata nella polizza, essa avrebbe

noleggio e tutte le sue previsioni (inclusa, quindi, la clausola 5) dovessero intendersi validamente operanti ed opponibili ai ricevitori in quanto incorporate nella polizza di carico. L'art. 1 della Congen bill 1994, infatti, recita: "sono qui incorporati tutti i termini e le condizioni, esclusioni ed eccezioni del contratto di noleggio datato come a tergo, inclusa legge e clausola arbitrale". Per tale motivo la responsabilità per le operazioni di stivaggio prevista dalla clausola 5 del Gencon doveva ritenersi validamente trasferita a carico dei noleggiatori. Gli armatori evidenziavano altresì che le Regole dell'Aja-Visby trovavano, nel caso di specie, applicazione per un richiamo voluto dalle parti piuttosto che per disposizione di legge. Ciò non impediva, quindi, ai contraenti del contratto di trasporto una diversa regolazione delle rispettive obbligazioni. L'eventuale conflitto delle previsioni della clausola 5 del contratto di noleggio con quanto contemplato dall'art III.8 delle Regole di Aja-Visby non avrebbe comunque vanificato, secondo gli armatori, la citata clausola nella sua interezza ma al limite ne avrebbe inertizzato solo le previsioni contrarie alle predette Regole. Nel decidere il caso in commento, il giudice si è rifatto ad un precedente giurisprudenziale che aveva già

affrontato la questione della allocazione della responsabilità per le operazioni di caricazione/stivaggio (*Jindal Iron and Steel Co Limited e altri c. Islamic Solidarity Shipping Company Jordan Inc – m/n Jordan II* – consultabile all'indirizzo

<http://www.bailii.org/uk/cases/UKHL/2004/49.html>). In tale precedente i giudici, definendo un caso soggetto alle Regole dell'Aja-Visby con c/p sottostante redatto su diverso formulario, avevano ritenuto che la determinazione del perimetro delle obbligazioni del vettore per le operazioni di carico/scarico fosse lasciata alla libera disponibilità delle parti. Tale principio è stato ritenuto determinante anche nel caso in esame. Ciò che occorre, alla fine, accertare riguardava, quindi, il coinvolgimento o meno dell'armatore e/o del comandante nelle operazioni di stivaggio; circostanza che avrebbe sostanzialmente modificato l'applicazione della clausola 5 alla luce dell'art III.8 delle Regole dell'Aja-Visby. Il Comandante ed il Primo Ufficiale della *EEMS SOLAR* avevano effettivamente preparato un piano di carico alla partenza che prevedeva tre tiri di coils senza l'interposizione di coils chiave (*locking coils*). Gli armatori avevano, peraltro, sostenuto in causa che tale piano era stato predisposto solo successivamente alla caricazione. Il giudice, decidendo il caso, ha ritenuto non vi fosse alcuna evidenza che gli stivatori, nell'effettuare le operazioni di carico, avessero seguito il piano predisposto dal bordo. Per tale motivo non vi era alcuna evidenza di significativi interventi da parte di armatori/comandante che, se riscontrati, avrebbero consentito di mantenere a carico della convenuta la responsabilità per lo stivaggio. Secondo la sentenza in commento, l'art III.2 delle Regole dell'Aja-Visby non impone al vettore l'obbligazione di svolgere le operazioni di caricazione/stivaggio ma specifica i termini secondo cui tale prestazione deve essere resa qualora ne sia stata assunta dal vettore la relativa obbligazione. In altre parole l'obbligo contemplato dall'art. III.2 esiste in capo al vettore solo se da questo è stato assunto. Se il relativo rischio è stato allocato a terzi il vettore non risponde. Ulteriormente la portata della clausola 1 della polizza di carico era sufficientemente ampia da incorporare validamente la clausola 5 del *charter party* e quest'ultima aveva l'effetto di trasferire la responsabilità per lo stivaggio a terzi esonerandone gli armatori. Inoltre, secondo il giudice, l'incorporazione di una previsione che avesse l'effetto di trasferire a terzi la responsabilità per lo stivaggio del carico non poteva ritenersi invalidata dall'art III.8 delle Regole dell'Aja-Visby proprio perché, secondo la corrente interpretazione che ne viene data in diritto inglese – legge regolatrice del Gencon – l'art. III.2 non va inteso con eccessivo rigore letterale quanto piuttosto nel senso della previsione di una facoltà e non di un obbligo per il vettore di occuparsi di carico/stivaggio e scarico delle merci. Una tale interpretazione secondo i giudici inglesi è più conforme alla realtà dei traffici dove tali operazioni secondarie, essenzialmente pratiche, sono abitualmente demandate a manovalanza di terra piuttosto che all'equipaggio. La sentenza ha, quindi, concluso che "quando la responsabilità per la caricazione è stata contrattualmente trasferita dall'armatore al noleggiatore (o al proprietario del carico) l'armatore non è responsabile per i danni derivanti da improprio stivaggio anche se questo renda la nave innavigabile a meno che sia provato che il cattivo stivaggio

causa del danno sia derivato da un significativo intervento degli armatori o del loro comandante". E tale allocazione di rischio è opponibile anche all'ignaro terzo portatore della polizza di carico in cui sia stato validamente incorporato il contratto di noleggio che una tale clausola di allocazione del rischio preveda. È vero che nella prassi spesso il terzo portatore di buona fede non ha visto il *charter party* o non ha avuto in anticipo notizia delle sue clausole ma, hanno osservato i giudici, questo è "un rischio inevitabile del commercio internazionale e non può incidere sulla corretta interpretazione dell'art. III. 2 delle Regole dell'Aja-Visby". Si tratta di un'interpretazione di cui occorre tener conto visto che, nella prassi dei traffici marittimi, non è infrequente imbattersi in contratti di trasporto soggetti a legge e giurisdizione inglesi.



avv. Claudio Perrella

Studio Legale LS LexJusSinacta

## Laytime & demurrage clauses e contratto di vendita nella giurisprudenza inglese

Come noto, la parte che stipula il *charter party* (venditore CIF o compratore FOB) ha la necessità di prevedere nel contratto di vendita una disciplina che consenta di recuperare le somme eventualmente dovute all'armatore (noleggiante) a titolo di controstaillie. Il contratto di vendita contiene dunque di regola pattuzioni che hanno ad oggetto gli obblighi delle parti relativi all'esecuzione delle operazioni di imbarco e sbarco della merce, con formulazioni che possono variare in modo abbastanza significativo, e con richiami più o meno dettagliati alla disciplina del *charter party*. Numerose decisioni (soprattutto della giurisprudenza inglese) hanno analizzato la portata e gli effetti di *laytime* e *demurrage clauses* contenute nei contratti di vendita, e permettono di delineare i principi di carattere generale. La giurisprudenza ha in primo luogo affermato da tempo (R. Pagnan & Fratelli v. Finagrains Compagnie Commerciale Agricole et Financiere S.A. (The "Adolf Leonhardt" - 1986) che nulla impedisce di prevedere nel contratto di vendita una rata di controstaillie diversa (ed anche più elevata) di quella contenuta nel *charter party*. Un punto che è stato a lungo controverso è se *laytime and demurrage clauses* del contratto di vendita debbano essere interpretate come *indemnity clauses*, ed abbiano dunque solo il fine di rimborsare la parte del contratto di vendita esposta al pagamento delle controstaillie, oppure operino in modo totalmente distinto ed autonomo, con la conseguenza che le controstaillie sono dovute dal venditore FOB o dal compratore CIF in caso di ritardi senza che (rispettivamente) compratore FOB o venditore CIF siano tenuti a provare di averle effettivamente versate agli armatori. La

posizione gradualmente emersa nella giurisprudenza inglese è che *laytime* e *demurrage clauses* contenute nei contratti di vendita non hanno la funzione di tenere indenne dalle obbligazioni nascenti dal *charter-party*. Pertanto, è possibile che l'armatore non abbia diritto alle controstaillie (ad esempio per una irregolarità della *Notice of Readiness*), oppure lasci decorrere il termine previsto per la richiesta di pagamento, e tuttavia venditore FOB o compratore CIF abbiano pieno diritto di chiedere ed ottenere dalla propria controparte contrattuale il pagamento integrale delle controstaillie. Non solo, ma l'autonomia dei contratti di vendita e trasporto permette una disciplina totalmente distinta, ed il contratto di vendita può dunque avere previsioni diverse non solo con riguardo alla somma eventualmente dovuta per ogni giorno di controstaillie, ma anche con riguardo a modalità di calcolo, cause di interruzione e sospensione, decorso dei termini. Una recente pronuncia (Glencore Energy (UK) Ltd v. Sonol Israel Ltd [2011] EWHC 2756 (Comm)) è intervenuta nuovamente sul punto; in particolare, la Corte ha affrontato il problema dell'individuazione del momento in cui matura l'obbligo del pagamento delle somme dovute a titolo di *demurrage*. Nell'ambito di una vendita a condizioni DDU le parti avevano provveduto ad inserire nel contratto di vendita una clausola che fissava un *laytime* per la consegna delle merci, prevedendo invece che il calcolo delle controstaillie avvenisse "as per *charter-party rate, terms and conditions*". Al porto di sbarco la banchina era occupata, e ciò aveva determinato notevoli ritardi nell'inizio delle operazioni di scarico. Trascorsi alcuni mesi i venditori (Glencore) avevano trasmesso una fattura per le controstaillie, e non avendo ricevuto il saldo avevano promosso un giudizio solo 6 anni dopo. I compratori hanno eccepito la tardività dell'azione: in forza di quanto stabilito nel Limitation Act inglese, infatti, i venditori avrebbero dovuto procedere con la richiesta di rimborso entro 6 anni dal momento in cui era maturato il diritto, vale a dire dal completamento delle operazioni di sbarco. L'eccezione faceva leva sulla natura indipendente dell'obbligo di versare le controstaillie nascenti dal contratto di vendita, che ad avviso di parte acquirente era completamente svincolato dal *charter-party*. I venditori replicavano che la *laytime and demurrage clause* del contratto di vendita serviva a permettere il rimborso di quanto già versato agli armatori a titolo di controstaillie, e che dunque il termine per chiedere il rimborso a Glencore scattava solo dal momento in cui Sonol aveva effettivamente versato le somme dovute in base al *charter party*. La Corte, a conferma di un orientamento che ormai può dirsi consolidato Tra le altre Gill and Duffus SA v. Rionda Futures [1994] 2 Lloyd's Rep.67; OK Petroleum AB v. Vitol Energy SA [1995] 2 Lloyd's Rep. 160; Court of Appeal, *The Devon* [2004] 2 LLR 282; Fal Oil Co. Ltd v. Petronas Trading Corporation- 2004), si è pronunciata a favore dei compratori, ribadendo che la *laytime and demurrage clause* inserita in un contratto di vendita crea un'obbligazione di pagamento autonoma rispetto a quella esistente in base al *charter party*, ed ha dichiarato la tardività della richiesta di parte attrice.



avv. Massimiliano Grimaldi  
Grimaldi Studio Legale

## Cabotaggio marittimo e questioni applicative in relazione alla navigazione fluviomarittima da e verso lo stesso porto

Presentate lo scorso 13 dicembre 2013 alla Corte di Giustizia UE le conclusioni dell'Avvocato generale Pedro Cruz Villalón in relazione alla causa C-17/13 radicata dalla Alpina River Cruises GmbH e dalla Nicko Tours GmbH contro il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, capitaneria di porto di Chioggia. Riassumo di seguito la vicenda. La Alpina River Cruises GmbH e la Nicko Tours GmbH, rispettivamente società armatrice svizzera e società utilizzatrice tedesca della motonave "Bellissima", battente bandiera svizzera, organizzavano con la motonave un percorso crocieristico di sette giorni con partenza da Venezia, attraversamento della Laguna di Venezia fino a Chioggia, successivo percorso lungo il fiume Po e ritorno a Venezia con il medesimo itinerario. Nel percorso sarebbe stato attraversato il tratto di mare tra i porti di Chioggia e di Porto Levante non potendo la motonave attraversare il canale di Brondolo che collega internamente Chioggia con il fiume Po. La capitaneria di porto di Chioggia emanava tuttavia il provvedimento n. 5638 del 12 marzo 2012 con il quale, "nelle more di una diversa interpretazione del superiore Ministero delle infrastrutture e dei trasporti", negava alla motonave l'autorizzazione ad operare sulla tratta Chioggia - Porto Levante "per la mancanza dei requisiti di bandiera richiesti dalla normativa" di cui al regolamento CEE 3577/92. La medesima capitaneria di porto, con precedente dispaccio del 21 febbraio 2012, n. 04.01.31/3957, indicava che la navigazione nel tratto di mare Chioggia - Porto Levante "è soggetta alla normativa in materia di cabotaggio marittimo, di cui al Regolamento C.E.E. 3577/92, come chiarito dal Ministero con Dispaccio TMA3/CA/2037 in data 25.07.2002...ed è pertanto riservata alle navi battenti bandiera comunitaria". In sostanza, ad avviso della amministrazione marittima ostava all'accoglimento dell'istanza l'articolo 224 (Riserva della prestazione dei servizi di cabotaggio e del servizio marittimo) del codice della navigazione, a tenore del quale "1. Il servizio di cabotaggio fra i porti della Repubblica è riservato, nei termini di cui al reg. (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, agli armatori comunitari che impiegano navi registrate in uno Stato membro dell'Unione europea e che battono bandiera del medesimo Stato membro, sempre che tali navi soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in detto Stato membro. // 2. Le

disposizioni di cui al comma 1 si applicano alle navi che effettuano servizio marittimo dei porti, delle rade e delle spiagge". Le due società, con ricorso proposto al Tar per il Veneto, chiedevano l'annullamento del predetto provvedimento inibitorio n. 5638 del 12 marzo 2012 della capitaneria di Chioggia; del dispaccio 21 febbraio 2012, n. 04.01.31/3957 della stessa capitaneria, del dispaccio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 25 luglio 2002, n. TMA3/CA/2037 nonché di ogni atto annesso, connesso o presupposto. Le parti ricorrenti sostenevano, in particolare, che il servizio di crociera fluviomarittima organizzato non potesse corrispondere al termine "cabotaggio" posto che quest'ultimo presuppone, a loro avviso, un traffico di passeggeri tra due punti distinti, mentre nella fattispecie si sarebbe trattato di un servizio con partenza e arrivo nel medesimo porto. Il Tribunale adito, sezione prima, con la sentenza breve n. 480 del 2012, respingeva il ricorso sul rilievo che nella comunicazione 22.12.2003 al Parlamento europeo, avente ad oggetto proprio "l'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo)", la Commissione, dopo avere precisato che "i servizi di crociera rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 quando sono prestati all'interno di uno Stato membro" (punto 3.2, primo periodo), ha precisato che anche "il trasporto di passeggeri via nave a scopi turistici che inizia e termina nello stesso porto è disciplinato dal regolamento" (punto 3.3, ultimo periodo, della citata comunicazione).

Con l'appello la Alpina River Cruises GmbH e la Nicko Tours GmbH chiedevano l'annullamento della sentenza di primo grado con istanza cautelare di sospensione dell'esecutività della sentenza medesima, accolta dal Consiglio di Stato. In tale ambito, dopo che all'udienza del 20 novembre 2012 la causa veniva trattenuta per la decisione, il Consiglio di Stato riteneva di porre alla Corte di Giustizia dell'Unione europea la seguente questione pregiudiziale, sospendendo il giudizio sino alla sua definizione (ordinanza 12.12.2012): "se il regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio del 7 dicembre 1992 debba essere interpretato come applicabile all'attività crocieristica svolta tra porti di uno Stato membro senza imbarco e sbarco in questi porti di passeggeri diversi, in quanto la detta attività inizia e termina con l'imbarco e sbarco dei medesimi passeggeri nel medesimo porto dello Stato membro". Il giudice del rinvio pregiudiziale osservava infatti che per la decisione assume particolare rilievo il contenuto della nozione di "cabotaggio marittimo", rilevando come la stessa dia in effetti adito a dubbi interpretativi. Se, infatti, proseguiva il Consiglio di Stato, l'interpretazione della nozione di "cabotaggio marittimo" ovvero "servizi di trasporto marittimo" di cui all'art. 2 del regolamento è tale da ricomprendervi l'attività crocieristica che inizia e termina con l'imbarco e sbarco dei medesimi passeggeri nello stesso porto di uno Stato membro pur con transito in altri porti di tale Stato, ne consegue la riserva anche di tale attività agli armatori comunitari con l'esclusione, nella specie, dell'attività svolta con la motonave "Bellissima" poiché battente bandiera svizzera. In

questo caso risulterebbe infatti infondata la diversa interpretazione secondo la quale si avrebbe "cabotaggio marittimo" soltanto in relazione al "traffico" di passeggeri tra i porti inteso come imbarco e sbarco di passeggeri diversi in tali porti. Il Consiglio di Stato osservava quindi che il testo del regolamento dà adito al dubbio interpretativo rispetto alla fattispecie considerata, come dimostrerebbe il successivo ricorso della Commissione alla comunicazione sopra richiamata, in cui si è ritenuto di dover chiarire l'applicazione del regolamento riguardo ai servizi di crociera (3.2.) e al trasporto di passeggeri via nave a scopi turistici da e per lo stesso porto (3.3.). Nel procedimento innanzi alla Corte le due società chiedevano tuttavia che fosse riformulata la questione pregiudiziale posta dal giudice del rinvio, in modo che fosse esaminato anche se sia incluso nell'ambito di applicazione del regolamento un servizio realizzato in acque interne con l'unica eccezione di una navigazione per via marittima della durata di circa un'ora. L'Avvocato generale, nelle proprie conclusioni presentate un mese fa, ha condiviso l'opportunità di una riformulazione della questione sulla considerazione che laddove la crociera in esame non avesse potuto essere qualificata come "cabotaggio marittimo" sarebbe stato necessario qualificarla quale "traffico fluviale", con le conseguenze che ne derivano nel diritto interno per la risoluzione della relativa controversia. In altri termini, ad avviso dell'Avvocato generale, per precisare la nozione di "cabotaggio marittimo" non è determinante tanto stabilire se vi siano ricomprese le crociere che iniziano e terminano con l'imbarco e sbarco dei medesimi passeggeri nel medesimo porto di uno Stato membro, quanto stabilire anzitutto se si tratti o meno di trasporto "marittimo". E, ciò, giacché il fatto che l'imbarco e lo sbarco dei medesimi passeggeri abbiano luogo o meno nel medesimo porto di uno Stato membro sarebbe da ritenersi irrilevante, dal momento che dall'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento risulterebbe con chiarezza che i "servizi di crociera" rientrano nell'ambito di applicazione del suddetto regolamento e costituiscono pertanto in ogni caso un servizio di trasporto ai sensi dei suoi articoli 1 e 2. Al fine di rispondere alla questione - se, cioè, una prestazione di servizio di trasporto realizzata per mare soltanto in minima parte nell'ambito di una navigazione fluviale possa essere considerata "cabotaggio marittimo", l'Avvocato generale ha ritenuto di utilizzare lo stesso tipo di ragionamento con cui la Corte ha risposto nel modo seguente nella causa C-323/03 (Commissione/Spagna): <<non c'è dubbio ... che le acque della ria di Vigo siano acque di mare e tanto basta, secondo la lettera delle disposizioni citate (del regolamento n. 3577/92), per considerare i trasporti su di esse praticati come trasporti, appunto, "via mare">>. Ora, nel caso di specie, è vero che la motonave "Bellissima" avrebbe effettuato una parte ridottissima del tragitto "per via di mare" ma ciò risulta, ad avviso dell'Avvocato generale, sufficiente per qualificare il servizio come "cabotaggio marittimo", posto che l'articolo 2 del regolamento non definisce tale categoria rispetto alla totalità o ad una parte del tragitto e, di conseguenza, tenuto anche conto degli obiettivi del regolamento stesso, occorre a suo parere optare per una interpretazione che consenta di qualificare come "cabotaggio marittimo" qualsiasi trasporto il cui tragitto sia effettuato per mare, ancorché in minima parte. Alla luce delle richiamate considerazioni, l'Avvocato generale ha nelle proprie conclusioni suggerito alla Corte di rispondere al Consiglio di Stato nei seguenti termini: "Un servizio di trasporto come quello oggetto del procedimento principale costituisce un servizio di trasporto marittimo all'interno di uno Stato membro ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 3577/92."



avv. Barbara Pozzolo

Studio Legale Pozzolo

## La Direttiva 2013/11/UE

(Direttiva sull'ADR per i consumatori)

**A**cinque anni dalla prima Direttiva UE 52/2008 in materia di mediazione – in attuazione della quale è stato varato in Italia il tanto contestato D.lgs. 28/2010, di poi dichiarato parzialmente incostituzionale ed da ultimo emendato dal D.l. 63/2013, convertito nella l. 98/2013- il Parlamento Europeo è tornato a parlare di ADR con la Direttiva UE 11/2013 del 21 maggio 2013, volta ad incentivare l'uso delle procedure alternative e ad armonizzare le normative degli stati membri in materia. Singolare la circostanza che la Direttiva UE sia stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale UE in data 18 giugno 2013 – appena tre giorni dopo l'approvazione del "Decreto del Fare" con il quale è stata reintrodotta l'obbligatorietà della mediazione in Italia. La nuova Direttiva UE è espressamente riservata alle "procedure di risoluzione extragiudiziale delle controversie, nazionali e transfrontaliere, concernenti obbligazioni contrattuali derivanti da contratti di vendita o di servizi, sia on line che offline, tra professionisti stabiliti nell'Unione e consumatori residenti nell'Unione attraverso l'intervento di un organismo di ADR che propone o impone una soluzione o riunisce le parti al fine di agevolare la soluzione amichevole". La normativa in esame contempla quindi tutte le diverse procedure di ADR dalla mediazione all'arbitrato, fino alle negoziazioni paritetiche. La Direttiva 52/2008 si applica a tutte le controversie transfrontaliere in materia civile e commerciale (con qualche limitazione), mentre la Direttiva in commento – è relativa sia alle controversie transfrontaliere sia nazionali concernenti obbligazioni contrattuali derivanti da contratti di vendita o di servizi. Tuttavia la Direttiva 11/2013 dal punto di vista soggettivo ha un ambito di applicazione più limitato rispetto alla precedente Direttiva poiché regola soltanto la soluzione delle controversie derivanti da contratti di vendita o di servizi stipulati dai consumatori e professionisti amministrata da un Organismo di ADR. A quest'ultimo riguardo va evidenziato che la Direttiva all'art. 4, lett. h) definisce "organismi ADR" tutti quegli organismi, istituiti su base permanente, che offrono la possibilità di avvalersi di procedure extragiudiziali di risoluzione delle controversie, nel rispetto dei requisiti dalla stessa Direttiva dettagliatamente previsti. In particolare la Direttiva stabilisce all'art. 20 che gli Stati membri designino un'autorità competente

incaricata di valutare che gli organismi ADR rientrino nell'ambito di applicazione della stessa direttiva, verificando la loro conformità ai requisiti di qualità prescritti. I requisiti sono dettagliati al Capo II relativo all' "ACCESSO E REQUISITI APPLICABILI AGLI ORGANISMI E ALLE PROCEDURE ADR". E così a tenore dell'art. 5 comma 2., gli Stati membri dovranno garantire che gli Organismi ADR soddisfino le seguenti condizioni: a) mantengano un sito web aggiornato che fornisca alle parti un facile accesso alle informazioni concernenti la procedura ADR e che consenta ai consumatori di presentare un reclamo e la documentazione di supporto necessaria online; b) mettano a disposizione delle parti, su richiesta delle stesse, le informazioni di cui alla lettera a) su un supporto durevole; c) ove applicabile, offrano al consumatore la possibilità di presentare un reclamo offline; d) consentano lo scambio di informazioni tra le parti per via elettronica o, se applicabile, attraverso i servizi postali; e) accettino sia le controversie nazionali sia quelle transfrontaliere, comprese le controversie oggetto del regolamento (UE) n. 524/2013 (adottino i provvedimenti necessari a garantire che il trattamento dei dati personali avvenga nel rispetto delle regole sulla protezione dei dati personali di cui alla legislazione nazionale di attuazione della Direttiva 95/46/CE nello Stato membro in cui l'organismo ADR è stabilito, quando trattano le controversie oggetto della direttiva. Vengono poi chiaramente evidenziati all'art. 6 i necessari criteri di "competenza" "indipendenza" ed "imparzialità" che devono offrire sia l'Organismo che le persone fisiche incaricate di gestire le ADR. E così gli Stati membri dovranno garantire che gli incaricati: a) possiedano le conoscenze e le capacità necessarie nel settore della risoluzione alternativa o giudiziale delle controversie dei consumatori, nonché una comprensione generale del diritto; b) siano nominate per un mandato di durata sufficiente a garantire l'indipendenza della loro azione e non possano essere rimosse dalla loro mansione senza giusta causa; c) non siano soggette a istruzioni dell'una o dell'altra delle

parti o dei loro rappresentanti; d) siano retribuite secondo modalità non legata all'esito della procedura; e) comunichino senza indugio all'organismo ADR... conflitti di interessi con l'una o l'altra delle parti della controversia che sono chiamati a risolvere. Vengono poi ancora richiamati i principi basilari della "trasparenza" delle informazioni relative alle caratteristiche dell'organismo delle persone che lo compongono, delle competenze, dei tipi di controversie trattati, delle norme procedurali che le disciplinano, e delle regole utilizzate per la risoluzione delle controversie: norme giuridiche, equità, codice di condotta, le lingue nelle quali possono essere presentati i reclami e nelle quali si svolge la procedura.

La Direttiva prevede poi all'art. 8 che gli Stati membri garantiscono procedure ADR "efficaci" ed a tal proposito prevede che la procedura ADR sia disponibile e facilmente accessibile online e offline, le parti abbiano accesso alla procedura senza essere obbligate a ricorrere a un avvocato, senza tuttavia che la procedura precluda loro tale possibilità e diritto, che la procedura ADR sia gratuita o disponibile a costi minimi per i consumatori; che l'esito della procedura ADR sia comunicato entro un termine di 90 giorni. Vengono infine richiamati i principi di "equità" e così la possibilità per le parti di esprimere opinioni, argomentazioni e prove, essere informate, avere la possibilità di ritirarsi dalla procedura, della vincolatività o meno della soluzione proposta conformemente al diritto nazionale. Dall'esame della recente Direttiva appare chiaro l'obbiettivo del Legislatore Europeo di trovare strumenti efficaci per eliminare gli ostacoli diretti ed indiretti per il corretto funzionamento del mercato interno e volti a migliorare la fiducia e gli scambi all'interno dell'Unione. Indicativi sul punto sono i ben 62 considerando della Direttiva laddove evidenziano che la necessità di normare le ADR si è palesata preso atto della mancanza di un adeguato sviluppo della cultura delle ADR in maniera coerente e "sufficiente" all'interno dell'Unione. Evidenziando (considerando n.5) che la "risoluzione alternativa delle controversie offre una soluzione semplice, rapida ed extragiudiziale alla controversie tra consumatori e professionisti" nonché la necessità di un adeguata normativa di raccordo tra i diversi sistemi nazionali, al fine di favorire i consumatori incentivandoli a operare sul mercato comune. Il Legislatore europeo vuole offrire ai consumatori uno strumento duttile, da azionare su base volontaria (salvo diversa indicazione della normativa adottata dallo stato membro), veloce ed economico. L'attuazione della Direttiva è prevista entro il 9 luglio 2015, sarà quindi interessante vedere come il legislatore nazionale interverrà al fine di regolamentare ed armonizzare ed uniformare tutte le procedure di ADR, ivi inclusa quella di mediazione.





DAVIDE MCINNES  
Ince&Co.LLP

## Il dovere di buona fede nei contratti assicurativi inglesi e il caso DC MERWESTONE

**A**l momento di concludere un contratto in diritto inglese, i clienti internazionali si aspettano un regime che fornisca certezza e giustizia. Rimangono quindi sorpresi nell'apprendere che, a differenza del sistema italiano previsto all'articolo 1337 del codice civile, non esiste nel diritto inglese alcun obbligo generale di buona fede pre-contrattuale o post-contrattuale. Trova invece applicazione il principio del *caveat emptor* o del *"buyer beware"*. In uno scenario contrattuale tipico quale la vendita di una società o l'acquisto di una proprietà, salvo che elementi specifici di falsa rappresentazione della situazione si applichino nella fase negoziale del contratto in base alla common law o al Misrepresentation Act del 1967, il rischio rimane a carico della parte contraente dal momento che le corti usualmente non interferiscono o rettificano un accordo concluso legalmente ma basato su mala fede. Sotto certi punti di vista questa è anche la forza del diritto inglese. Le parti possono contrattare qualsiasi aspetto e devono assicurarsi di avere condotto un previo corretto accertamento della situazione. I contratti sono pertanto generalmente azionabili se i rimedi ivi indicati sono essi stessi azionabili in base al diritto inglese. Peraltro nei contratti di assicurazione nel diritto inglese si impone un dovere di buona fede così come codificato nel Marine Insurance Act 1906. Tale obbligo prevede che l'assicurato debba rendere noti tutti i fatti rilevanti agli assicuratori prima che il contratto di assicurazione si sia perfezionato. Tale principio trova applicazione poiché le corti inglesi hanno da tempo riconosciuto che un contratto di assicurazione è basato sulla fatto che l'assicurato (e i suoi agenti o brokers) fornisca tutte le informazioni rilevanti relative al rischio, in maniera tale che l'assicuratore possa determinare e considerare il rischio e fornire una copertura con un premio adeguato. Cosa si intenda *"informazione rilevante"* è un aspetto che va giudicato su basi oggettive ossia inerisce tutti quei fatti che un prudente assicuratore avrebbe considerato come rilevanti. Qualora l'assicurato non renda note le informazioni rilevanti allora l'assicuratore può respingere tutti i sinistri e in verità a

chiedere l'annullamento della polizza *ab initio*, come se non fosse mai stato concluso il contratto. Tale passo implica anche la restituzione di tutti i premi che l'assicurato abbia pagato in relazione alla polizza. Gli avvocati inglesi hanno da tempo riconosciuto che l'obbligo di buona fede e l'azione di annullamento sono aspetti fondamentali ed è pertanto vitale che coloro i quali concludano un contratto assicurativo in Inghilterra siano costantemente informati dell'esistenza di tale obbligo. Ciò è particolarmente importante poiché affinché un assicuratore possa respingere il sinistro e chiedere l'annullamento della polizza non è richiesta alcuna connessione causale tra l'informazione non fornita e il successivo danno patito dall'assicurato. È rilevante osservare che tale obbligo si estende ai broker assicurativi. Se un broker fosse consapevole di un fatto rilevante circa l'assicurato che neppure l'assicurato stesso conosceva, allora l'assicuratore può comunque respingere il sinistro e considerare il contratto come mai perfezionatosi (anche se in tali casi l'assicurato avrebbe certamente un'azione per danni nei confronti del broker). Nel caso *Pan Atlantic Insurance Co. Ltd v. Pine Top Insurance Co. Ltd [1994]* la House of Lords ha ritenuto che fosse necessaria la soddisfazione di un test ulteriore affinché l'assicuratore potesse respingere il reclamo. Tale test, chiamato *"test of inducement"*, richiede che il fatto rilevante potesse ipoteticamente influenzare l'assicuratore nel sottoscrivere il rischio. Per esempio, l'assicuratore potrebbe dimostrare che, se fosse stato a conoscenza dell'informazione rilevante, avrebbe rifiutato di sottoscrivere il rischio o avrebbe incrementato il premio o avrebbe modificato le condizioni di assicurazione. È stato quindi introdotto un elemento di soggettività nel sistema. Sebbene quanto sopra illustri la posizione in relazione alla buona fede nella formazione del contratto, un assicurato deve fare attenzione anche nel modo di presentare il suo reclamo. Il dovere di buona fede si applica anche in quella fase. Gli assicuratori possono infatti respingere un sinistro in base al diritto inglese se riescono a dimostrare che l'assicurato abbia agito fraudolentemente per presentare il suo reclamo, anche se il reclamo in se stesso è valido. Tale azione fraudolenta può inerire sia il momento in cui l'assicurato presenti la prima volta il suo reclamo o quando vengano fornite ulteriori

informazioni su richiesta dell'assicuratore che sta investigando circa lo stesso. In un caso recente *Versloot Dredging BV v HDI Gerling and others ("The DC Merwestone") [2013]* discusso davanti alla High Court, lo studio del sottoscritto ha agito per conto degli assicuratori corpo e macchina di una nave in relazione ad un reclamo assicurativo in cui la nave assicurata aveva subito gravi danni al motore in esito ad un allagamento. La strategia difensiva dell'assicuratore era basata su vari aspetti tra cui il fatto che l'assicurato avesse agito fraudolentemente per rappresentare il reclamo in risposta ad alcuni quesiti degli assicuratori circa il sinistro. In particolare l'assicurato aveva affermato che gli allarmi avessero suonato in un particolare momento ed aveva proseguito fornendo i motivi per i quali l'equipaggio non avesse immediatamente investigato sull'allagamento. Successivamente l'assicurato aveva ammesso che gli allarmi non avevano suonato al momento del sinistro e che spiegazioni circa il motivo per il quale gli allarmi non fossero stati oggetto di investigazione erano altresì false. Sulla base di ciò il tribunale ha ritenuto che il manager che aveva fornito tali informazioni per conto dell'assicurato non avesse ragioni fondate per ritenere come veri i fatti che esso stesso aveva presentato all'assicuratore. Il giudice ha riassunto tale comportamento come *"falsità raccontata in maniera negligente al fine di supportare il reclamo assicurativo"*. Il giudice ha anche ritenuto che le dichiarazioni false fossero state fornite dal manager dell'assicurato al fine di supportare il reclamo e nella speranza di una veloce transazione. Tale comportamento, a giudizio della corte, confermava che la dichiarazione resa non fosse irrilevante o non *de minimis*. Il giudice ha quindi concluso che l'assicurato aveva agito fraudolentemente e come tale ha negato il risarcimento, nonostante il fatto che avesse ritenuto che, diversamente, il reclamo sarebbe stato coperto dalla polizza. Il giudice ha quindi concesso all'attore l'autorizzazione ad appellare al fine di verificare il test attuale nel contesto di comportamenti fraudolenti; che il giudice stesso ha suggerito potrebbe essere modificato nel senso che si verifici se sia giusto e proporzionato, tenuto conto di tutte le circostanze del caso. Il mercato assicurativo a Londra sta quindi aspettando con interesse l'esito del giudizio della corte d'appello, la cui udienza è fissata nel luglio del 2014. Nel frattempo è comunque importante che gli assicuratori e gli assicurati che stipulino contratti assicurativi soggetti alla legge inglese conoscano la posizione in relazione alla rappresentazione dei fatti rilevanti (e i fatti che non sono rappresentati) prima della conclusione del contratto. Debbono essere altresì consapevoli che reclami assicurativi che potrebbero essere validi, potrebbero essere rigettati se sono presentati in maniera fraudolenta. Pertanto, nonostante a livello generale non vi sia una dovere contrattuale di agire in buona fede, in relazione ad un contratto assicurativo l'agire in buona fede è ancora un obbligo fondamentale sia prima che il contratto sia perfezionato, sia dopo tale momento, sia al momento di presentare il reclamo assicurativo.





avv. Cecilia Vernetti

Studio Legale Camera Vernetti

## Il Tribunale di Prato nega il limite RCV al vettore ritenuto responsabile in via extracontrattuale

Una recentissima sentenza del Tribunale di Prato (n. 602, del 29.4.2013) ha negato al vettore il beneficio della limitazione della responsabilità civile vettoriale sostenendo che il trasportatore fosse responsabile nei confronti del proprietario del carico in via extracontrattuale, anziché in base al contratto di trasporto, per avere leso il diritto di credito di quest'ultimo, avendo esposto la merce ad un maggior rischio di essere sottratta durante il trasporto. La sentenza in questione è relativa ad un trasporto terrestre dall'Italia alla Svizzera di una partita di capi di abbigliamento. Nel corso del predetto trasporto l'autista si era fermato in una piazzola di sosta dell'Autostrada A 1 dove aveva lasciato il veicolo in parcheggio, incustodito e privo di allarme. In tale circostanza ignoti ladri avevano forzato il lucchetto di chiusura del portellone del rimorchio sottraendo parte del carico. Il Tribunale di Prato ha ritenuto che la sottrazione fosse addebitabile a responsabilità del vettore in quanto il furto si era verificato a causa della "pessima organizzazione e gestione della vicenda da parte del vettore il quale aveva lasciato nella piazzola il proprio veicolo incustodito e senza allarme, accettando il rischio di viaggio notturno, nel quale tipicamente vi possono essere furti e rapine a danno dei trasportatori ed inoltre non custodendo in modo adeguato la merce "assicurata" solo a un lucchetto facilmente removibile...". Su tale base il Tribunale ha escluso l'applicabilità del limite RCV previsto dall'art. della Convenzione di Ginevra del 1956 (normativa applicabile al caso di specie trattandosi di trasporto terrestre internazionale), così motivando: "non pare applicabile al caso di specie il limite di responsabilità invocato dalla parte convenuta, dato che il vettore risponde della perdita della merce affidata alla sua custodia anche dal punto di vista extra-contrattuale, dato che ha inevitabilmente leso il diritto di credito della parte attrice mettendo a rischio la merce, facendola viaggiare per sua scelta nelle ore notturne ed esponendo la stessa ad un maggior rischio di esser sottratta da malfattori". Il Tribunale, quindi, nel caso di specie ha escluso l'applicabilità del beneficio del limite RCV (pari a 8.33 diritti speciali di prelievo per ogni kg di merce mancante) non già ravvisando il dolo o la colpa equivalente al dolo del vettore (così come previsto dall'art. 29 della Convenzione CMR), bensì escludendo l'applicabilità stessa della disciplina contrattuale (racchiusa nella CMR) a favore di quella prevista in tema di illeciti extracontrattuali (art. 2043 c.c.). La sentenza in questione ad avviso di chi scrive è criticabile sotto molteplici aspetti. Il Tribunale, infatti, per escludere l'applicabilità del limite RCV ben avrebbe potuto valutare se, sulla base delle prove fornite dall'interessato al carico, vi fossero elementi sufficienti per ravvisare la colpa

equivalente al dolo con conseguente automatica esclusione del limite RCV. Ciò tanto più se si considera che il Tribunale di Prato ha ritenuto applicabile al caso di specie il termine triennale di prescrizione del reclamo da parte del carico; termine che in base alla CMR (art. 32) si applica soltanto nei casi in cui ricorra dolo o colpa equiparata al dolo del vettore. A ciò si aggiunga che in base alla CMR (art. 28) è previsto anche che qualora sia fatta valere la responsabilità extracontrattuale del vettore, quest'ultimo possa comunque avvalersi delle disposizioni della convenzione che escludono la responsabilità del vettore o limitano le indennità dovute. Pertanto nel caso di specie l'applicazione del regime di responsabilità extracontrattuale non giustificava comunque di per sé l'esclusione del limite RCV. Ciò posto la sentenza, seppur come detto criticabile, si segnala per il fatto che il Tribunale, per giungere a tale conclusione (esclusione del limite RCV) ha aderito all'orientamento della Cassazione (cfr. Cass. n. 1312/2005, Cass. n. 108/1999 e Cass. 7337/1998) che ammette il concorso di responsabilità contrattuale ed extracontrattuale del vettore quando alla violazione degli obblighi contrattuali si accompagni anche la violazione del principio del "neminem laedere"; violazione che nella specie, secondo il Tribunale di Prato, sussisterebbe sotto il profilo della lesione del diritto di credito dell'interessato al carico.



avv. Daniela Aresu

Studio Legale Aresu

## La normativa

**Legge 27 dicembre 2013, n.147 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello stato (Legge di stabilità 2014) – GU Serie Generale n. 302 del 27/12/2013, suppl. ord.n.87 Entrata in vigore del provvedimento 1/1/2014 ad eccezione del comma 356 che entra in vigore il 27/12/2013**

La cd. Legge di Stabilità contempla provvedimenti di rilievo per l'autotrasporto, dalla riforma dell'Albo, che modifica composizione e funzioni del Comitato centrale, vero e proprio organo di governo del settore, ai fondi che saranno erogati nel 2014 alle aziende di autotrasporto, al rimborso delle accise sul carburante cui queste ultime avranno diritto il prossimo anno. **Con riferimento ai fondi per l'autotrasporto la legge di Stabilità autorizza la spesa di 330 milioni di euro per l'anno 2014 ai fini della realizzazione di interventi in favore del settore dell'autotrasporto.** Sarà poi il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, a definire il riparto di tali risorse, che in ogni caso diminuiscono del 17,5% rispetto a quelle destinate al comparto nel 2013. Le novità più rilevanti riguardano la riforma **dell'albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi con la previsione della nuova composizione e di nuove funzioni assegnate al Comitato centrale dell'Albo, il quale è incaricato di svolgere**

*funzioni di studio e di consulenza con specifico riferimento a progetti normativi, alla risoluzione delle problematiche connesse con l'accesso al mercato dell'autotrasporto e alla professione di autotrasportatore; verificare l'adeguatezza e regolarità delle imprese iscritte, in relazione alle modalità concrete di svolgimento dell'attività economica ed alla congruità fra il parco veicolare e il numero, dei dipendenti autisti, nonché alla regolarità della copertura assicurativa dei veicoli, anche mediante l'utilizzazione dei dati presenti nel CED presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dei collegamenti telematici fra i sistemi informativi dell'INAIL, dell'INPS e delle camere di commercio; svolgere attività di controllo sulle imprese iscritte, al fine di garantirne la perdurante e continua rispondenza ai requisiti previsti per l'esercizio della professione come definiti ai sensi del regolamento (CE) 1071 del 2009."*

**Le funzioni relative alla cura e alla gestione degli Albi provinciali degli autotrasportatori di cose per conto di terzi sono svolte dagli Uffici periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le risorse umane disponibili a legislazione vigente. Entro e non oltre sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le funzioni sono trasferite con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, comprese le relative risorse finanziarie da destinare al funzionamento degli Uffici. Fino a tale data, le predette funzioni di cura e di gestione degli Albi provinciali sono esercitate, in via transitoria, dalle Province.**

**Direttiva 10 gennaio 2014 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti sulle sanzioni per la violazione dei costi minimi**

Il Ministero dei Trasporti con una direttiva del 10 gennaio affida alla Motorizzazione Civile il compito di erogare le sanzioni sui costi minimi. Gli uffici provinciali della Motorizzazione Civile sono la nuova autorità competente per erogare le sanzioni relative alla violazione dell'articolo 83 bis della legge 133/2008, riguardante i costi minimi e, più in generale, la "tutela della sicurezza stradale e della regolarità del mercato". La direttiva ministeriale è conseguenza diretta dei punti 8 e 9 del Protocollo d'Intesa del 28 novembre 2013. Le associazioni di categoria dell'autotrasporto avevano infatti evidenziato in svariate circostanze l'assenza di un organo deputato a irrogare eventuali sanzioni posto che l'articolo 83 bis sopra citato non precisava l'Amministrazione competente. La direttiva individua direttamente detta Autorità all'interno dell'organizzazione periferica del Ministero delle infrastrutture e trasporti, cioè la Motorizzazione. Con riferimento alle modalità operative, se la Guardia di Finanza e l'Agenzia delle Entrate riscontrano la violazione dovranno trasmettere il processo verbale redatto durante la verifica, con la prova delle eseguite contestazioni o notificazioni, corredato di una breve relazione e di ogni altro atto o documento istruttorio necessario alla definizione della sanzione, all'ufficio periferico della motorizzazione civile (UMC) nella cui circoscrizione territoriale è stato effettuato l'accertamento della violazione. A questo punto, gli uffici della motorizzazione, verificata la regolarità degli atti, emetteranno il provvedimento amministrativo che ingiunge il

pagamento della sanzione amministrativa correlata alla violazione. Dal momento della notifica, il presunto trasgressore avrà 15 giorni di tempo per presentare le proprie difese e massimo 30 giorni per il ricorso al Giudice di pace del luogo in cui è stata commessa l'infrazione.

Infine, la direttiva affronta la questione dei tempi di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto merci su strada, per raccomandare una puntuale applicazione. Infatti, la legge n. 127 del 2010 stabilisce che il termine di pagamento è di 30 giorni "escludendo la validità di clausole pattizie che prevedano tempi superiori a sessanta giorni".

**Decreto Dirigenziale Prot. n.213 del 30 dicembre 2013** La Legge di stabilità 2014, al fine di individuare le associazioni di categoria e le associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo aventi titolo per poter nominare un proprio rappresentante in seno al Comitato centrale per l'Albo degli Autotrasportatori di cose per conto di terzi, richiede la dimostrazione di significativi requisiti di rappresentatività delle medesime associazioni sul territorio nazionale. A tal fine il decreto specifica tali requisiti: ordinamento interno a base democratica sancita dallo Statuto, potere di rappresentanza della categoria degli autotrasportatori, anzianità di costituzione di almeno cinque anni, non meno di cinquecento imprese iscritte a livello nazionale ovvero imprese iscritte con un totale di veicoli aventi massa complessiva non inferiore a ventimila Tonn., organizzazione periferica comprovata da sedi in almeno venti circoscrizioni provinciali, firmataria negli ultimi dieci anni di rinnovi del contratto collettivo, rappresentata direttamente o indirettamente presso il C.N.E.L. Il decreto assegna il termine di 30 giorni per entrare a far parte del Comitato Centrale da parte delle Associazioni di categoria.

**Decreto Ministeriale N. 366 del 04/10/2013 del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti - G.U. n. 271 del 19/11/2013**

Il decreto disciplina i programmi e le modalità di svolgimento degli esami per il conseguimento delle patenti nautiche di categoria A,B,C, introducendo il nuovo sistema a quiz. Il provvedimento, però, resterà inoperante ancora per qualche tempo, fino a che non sarà pubblicato il decreto di approvazione del data base delle prove scritte. A cambiare l'iter per l'acquisizione della patente nautica sarà solamente la prova teorica, finora strutturata sulla base di una interrogazione orale. La nuova prova teorica, per le patenti A e C, consta di quiz di carteggio nautico, quiz base, quiz di integrazione senza limiti e/o quiz vela. Il quiz di carteggio nautico è costituito da 5 quesiti a risposta singola, finalizzati a verificare la capacità del candidato di interpretare correttamente una carta nautica. I quiz base constano di 20 quesiti, a risposta multipla, per un totale di 60 risposte complessive. I quiz vela è composto da 5 quesiti a risposta singola inerenti le competenze di navigazione a vela previste nei programmi d'esame. Infine, il quiz integrazione senza limiti è costituito da 5 quesiti a risposta multipla distribuiti tra i temi del programma d'esame. Nella prova sarà inserita anche una verifica della conoscenza del carteggio. I quesiti che

compongono le prove scritte sono estratti da un database approvato dal MIT. Per l'entrata in vigore di queste modifiche bisognerà però attendere un decreto direttoriale

**DIRETTIVA 2013/53/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 20 novembre 2013 relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE.** La direttiva stabilisce i requisiti per la progettazione e la fabbricazione dei prodotti di cui all'articolo 2, paragrafo 1, e le norme sulla loro libera circolazione nell'Unione. La direttiva si applica quindi a : a) imbarcazioni da diporto e imbarcazioni da diporto parzialmente completate; b) moto d'acqua e moto d'acqua parzialmente completate; c) componenti elencati all'allegato II se immessi sul mercato dell'Unione separatamente, in prosieguo denominati «componenti»; d) motori di propulsione installati o specificamente destinati a essere installati su o in unità da diporto; e) motori di propulsione installati su o in unità da diporto oggetto di una modifica rilevante del motore; f) unità da diporto oggetto di una trasformazione rilevante. Restano fuori dal campo di applicazione aliscafi, canoe, sommergibili, tavole da surf, e le unità da diporto destinate unicamente alle regate, comprese le imbarcazioni a remi e le imbarcazioni per l'addestramento al canottaggio, e identificate in tal senso dal fabbricante.



**dr. Gambattista Poggi**

Studio Poggi & Associati

## Cessione all'esportazione in vista del definitivo trasferimento della proprietà della merce

Con la risoluzione del 13.12.2013, in risposta al quesito presentato mediante interpellato da una società contribuente, l'Agenzia delle Entrate ha fornito il proprio parere in merito all'interpretazione dell'art. 8 del D.P.R. n. 633/72 allorché l'operazione di cessione all'esportazione sia fin dall'inizio, concordata in vista del definitivo trasferimento della proprietà della merce. Il caso concerne una società svolgente attività di progettazione, produzione, commercializzazione e vendita di apparecchiature fluidodinamiche intenzionata a fornire ad una società statunitense delle pompe personalizzate da inserire in macchinari, rendendosi a tal fine disponibile a costituire un deposito negli USA presso una propria controllata ove stoccare la merce secondo la procedura doganale "franco valuta", con emissione della relativa bolletta doganale accompagnata da corrispondente fattura pro-forma e con permanenza della proprietà della merce medesima in capo alla società interpellante sino alla successiva vendita al cliente statunitense. La società interpellante chiedeva, quindi, conferma che: a) le merci esportate in regime c.d. "franco valuta" potessero essere fatturate come operazioni non imponibili ex art. 8, primo comma, del D.P.R. n. 633/72, in presenza dell'impegno contrattuale con la cliente

circa il successivo momento del loro trasferimento; b) tali cessioni di merci all'esportazione aventi effetto traslativo posticipato rispetto al loro invio, potessero concorrere con effetto *ex nunc* alla formazione del *plafond*, ai sensi dell'art. 8, comma 2, del DPR n. 633 del 1972. A questo proposito, prima di entrare nel merito del parere fornito dall'Agenzia, può essere utile nel contesto rammentare il significato ai fini IVA del termine *plafond*. Con detto termine si fa riferimento all'agevolazione a cui ricorrono le imprese esportatrici abituali che effettuano operazioni internazionali con paesi UE ed extra UE le quali, al ricorrere di determinate condizioni, possono acquistare o importare beni e/o servizi senza applicazione dell'Iva, entro un dato limite annuale (*plafond* disponibile fisso o mobile dato dalle cessioni intracomunitarie di beni, dalle esportazioni e operazioni assimilate effettuate nell'anno precedente o nei dodici mesi precedenti). Sempre nella risoluzione in commento, l'Agenzia, dopo aver richiamato lo stesso articolo 8, comma 1, lett. a), secondo cui costituiscono cessioni all'esportazione non imponibili le cessioni eseguite mediante trasporto o spedizione di beni fuori del territorio della Comunità economica europea a cura o a nome dei cedenti, evidenzia che già con circolare n. 156/E del 15 luglio 1999 aveva ritenuto sussistente una cessione all'esportazione non imponibile allorché ricorresse "non solo la materiale uscita dei beni dal territorio comunitario, ma anche il verificarsi di un trasferimento del diritto di proprietà o di altro diritto reale di godimento oltre naturalmente al pagamento di un corrispettivo". Tale orientamento risultava, peraltro, già confermato dalla risoluzione n. 306/E del 21 luglio 2008 nella quale veniva preso in esame il caso di un Consorzio residente che aveva stipulato un contratto con altra società che preveda da un lato, l'obbligo di dare esecuzione ad alcuni lavori immobiliari in Ucraina, dall'altro, la preliminare consegna presso il magazzino del Consorzio istante dei materiali acquistati che sarebbero contestualmente passati nella proprietà di quest'ultimo; il Consorzio, avrebbe poi provveduto a spedirli dall'Italia alla propria "stabile organizzazione" in Ucraina. Nel caso specifico, le parti avevano inteso regolamentare due diversi rapporti giuridici (prestazione di servizi, cessione beni), come tali da considerarsi *ex lege* ai fini IVA indipendenti ed autonomi fra loro. Secondo l'Agenzia, la successiva esportazione dei beni in Ucraina da parte del Consorzio alla propria "stabile organizzazione" non costituendo "cessione all'esportazione", ai sensi dell'art. 8, primo comma, del D.P.R. n. 633 del 1972, non avrebbe concorso nella formazione del *plafond*, né alla qualifica di esportatore abituale in capo allo stesso Consorzio. Nella fattispecie, infatti, l'invio di beni all'estero, avrebbe costituito una mera esportazione "franco valuta" mancante di uno degli elementi caratterizzanti le "cessioni all'esportazione" e cioè il trasferimento al cliente del diritto di proprietà sui beni stessi. Il requisito del trasferimento della proprietà era già stato dall'Agenzia delle Entrate ritenuto necessario nell'ambito dei contratti di *consignment stock*. Infatti, anche secondo la risoluzione n. 58/E del 5 maggio 2005, allorché le merci risultino inviate a destinazione di un acquirente stabilito in un

paese terzo extra-UEpresso un deposito del medesimo o di un terzo cui quest'ultimo possa accedere, solamente all'atto del prelievo delle merci dal deposito da parte dell'acquirente si dà esecuzione alla compravendita e si realizzano i presupposti della cessione all'esportazione non imponibile ai sensi dell'art. 8, primo comma, lettera a), del D.P.R. n. 633 del 1972. Nell'ipotesi di contratto di *consignment stock*, nell' "unitaria cessione a titolo oneroso delle merci in uscita", la cessione si realizza, secondo contratto, solo in un secondo momento, ovvero all'atto del prelievo delle merci dal deposito. Nella risposta al quesito in oggetto, l'invio dei beni in USA in regime franco valuta per essere successivamente ceduti al cliente statunitense, avvenendo in forza di un impegno contrattualmente vincolante assunto dalle parti, rende detta operazione assimilabile all'operazione di *consignment stock*. Anche in questo caso le merci, stoccate in un deposito di proprietà della controllata statunitense e di cui tra l'altro l'interpellante ha la disponibilità in virtù di un contratto di locazione, risultano vincolate all'esclusivo trasferimento in proprietà del cliente estero in relazione alle sue esigenze di approvvigionamento. L'Agenzia richiama, altresì, la sentenza della Corte di Cassazione Sez. V n. 23588 del 20 dicembre 2012, secondo cui "risulta essenziale (...) al fine di evitare iniziative fraudolente, la prova (il cui onere grava sul contribuente) che l'operazione, fin dalla sua origine, e nella relativa rappresentazione documentale, sia stata concepita in vista del definitivo trasferimento e cessione della merce all'estero", ritenendo ancora valide le indicazioni fornite con risoluzione n. 520657 del 4 dicembre 1975: il collegamento tra i beni inviati all'estero in franco valuta e quelli ceduti secondo gli accordi contrattuali potrà essere dimostrato, mediante: a) annotazione in un apposito registro, tenuto ai sensi dell'art. 39 del DPR n. 633/1972, delle spedizioni dei beni all'estero, riportando per ciascuna annotazione gli estremi del documento di esportazione; b) indicazione nella fattura di vendita, emessa al momento della consegna dei beni all'acquirente, della corrispondente annotazione del registro relativa ai medesimi

prodotti. Pertanto nel presupposto, che la Società interpellante possa considerarsi, al momento della fuoriuscita dei beni dal territorio UE, obbligata a vendere detti beni al cliente estero, l'Agenzia condivide la soluzione prospettata dall'interpellante e l'assunto secondo cui solo con il prelievo dei beni dal deposito per la consegna al cliente estero verrà perfezionata la compravendita, realizzandosi così i presupposti per considerare l'operazione cessione all'esportazione non imponibile ai sensi dell'art. 8, comma 1, lettera a), del D.P.R. n. 633/1972, con conseguente costituzione del *plafond* nel momento in cui le merci risulteranno prelevate dall'acquirente e fatturate dal fornitore.



### Principali scadenze fiscali per le imprese dal 25 gennaio al 25 febbraio 2013

**24.01.14 - Versamento del saldo Imu 2013:** Scade oggi per i soggetti proprietari di immobili nei comuni che hanno deliberato il rialzo delle aliquote Imu per il 2013 il termine per effettuare il versamento del 40% dell'eventuale differenza tra l'aliquota di base e quella deliberata.

**27.01.14 - Presentazione elenchi Intrastat mensili e trimestrali:** Scade oggi, per i soggetti tenuti a questo obbligo con cadenza mensile o trimestrale, il termine per presentare in via telematica l'elenco riepilogativo degli acquisti e delle cessioni intracomunitarie effettuate rispettivamente nel mese o trimestre precedente.

**31.01.14 - Spesometro:** Scade oggi il termine, per i soggetti passivi Iva alla comunicazione delle operazioni rilevanti ai fini dell'imposta relative all'anno 2012, per l'invio della comunicazione

ovvero per la rettifica o annullamento della precedente.

**31.01.14 - Beni ai soci e finanziamenti:** Scade oggi il termine per l'invio telematico all'Agenzia delle Entrate della comunicazione beni ai soci e finanziamenti ricevuti dai soci con riferimento alle operazioni compiute nel corso del 2012.

**31.01.14 - Comunicazione black list – mensile e trimestrale:** per i contribuenti che effettuano operazioni con operatori economici aventi sede, residenza o domicilio negli Stati o territori dei Paesi c.d. "black-list" scade oggi, il termine di presentazione degli elenchi riepilogativi delle operazioni effettuate nel mese o trimestre precedente.

**01.02.14 - dichiarazione annuale Iva relativa all'anno 2013:** inizia la decorrenza del termine di presentazione in via autonoma della dichiarazione annuale Iva

**17.02.14 - Emissione e registrazione delle fatture differite** relative a beni consegnati o spediti nel mese solare precedente e risultanti da d.d.t.

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

**17.02.14 - 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 febbraio.

**17.02.14 - Per i sostituti di imposta:** versamento ritenute alla fonte sui redditi di lavoro dipendente, assimilati e di lavoro autonomo e/o su redditi da provvigione corrisposti nel mese precedente.

**25.02.14 - Presentazione degli elenchi riepilogativi (INTRASTAT)** delle cessioni e/o acquisti intracomunitari di beni nonché delle prestazioni di servizi intracomunitari effettuati nel mese precedente.

## 7 maggio 2014 alle ore 15.00

Prima conversazione di

# Lex Trasporti

Mensile di diritto divulgativo

presso il **Centro di Cultura, Formazione e Attività Forensi**

in Genova via XII Ottobre, 3

<b>Avv. Anna Masutti</b> <i>Studio Legale Lexjus Sinacta</i>	<b>Handling aeroportuale</b>
<b>Avv. Carlo Rossello</b> <i>Studio Legale BFP</i>	<b>La rapina ricade dentro il rischio di impresa del vettore, e può integrarne la colpa grave.</b>
<b>avv. Giancarlo Soave</b> <i>Studio Legale Soave</i>	<b>Riflessioni sul concetto di Colpa Grave.</b>
<b>Avv. Simona Coppola</b> <i>Studio Legale Garbarino Vergani</i>	<b>Dove Finiscono i rifiuti delle navi?</b>
<b>avv. Guglielmo Camera</b> <i>Studio Legale Camera Vernetti</i>	<b>La "Sue &amp; Labour" nel diritto assicurativo inglese</b>
<b>avv. Serena Giovidelli</b> <i>Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis</i>	<b>Lavoro Marittimo. Due epoche a confronto</b>
<b>avv. Andrea Tracci</b> <i>Studio Legale TDP</i>	<b>I COSTI MINIMI: Le Sanzioni a cura della Motorizzazione.</b>
<b>avv. Francesca D'Orsi</b> <i>Studio Legale D'Orsi</i>	<b>La marcatura CE: produttori e organismi notificati</b>
<b>avv. Daniela D'Alauro</b> <i>Studio Legale Turci</i>	<b>Novità sulla detrazione dell'IVA a seguito della revisione dell'accertamento doganale</b>
<b>avv. Margherita Pace</b> <i>Studio Legale TDP</i>	<b>I diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario.</b>
<b>avv. Fabio Pieroni</b> <i>Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.</i>	<b>Il caso EEMS SOLAR</b>
<b>avv. Claudio Perrella</b> <i>Studio Legale LS LexJusSinacta</i>	<b>Laytime &amp; demurrage clauses e contratto di vendita nella giurisprudenza inglese</b>
<b>avv. Massimiliano Grimaldi</b> <i>Grimaldi Studio Legale</i>	<b>Cabotaggio marittimo e questioni applicative in relazione alla navigazione fluviomarittima da e verso lo stesso porto</b>
<b>avv. Barbara Pozzolo</b> <i>Studio Legale Pozzolo</i>	<b>La Direttiva 2013/11/UE</b>
<b>DAVIDE MCINNES</b> <i>Ince&amp;Co.LLP</i>	<b>Il dovere di buona fede nei contratti assicurativi inglesi e il caso DC MERWESTONE</b>
<b>avv. Cecilia Vernetti</b> <i>Studio Legale Camera Vernetti</i>	<b>Il Tribunale di Prato nega il limite RCV al vettore ritenuto responsabile in via extracontrattuale</b>
<b>avv. Daniela Aresu</b> <i>Studio Legale Aresu</i>	<b>La normativa</b>
<b>dr. Gambattista Poggi</b> <i>Studio Poggi &amp; Associati</i>	<b>Cessione all'esportazione in vista del definitivo trasferimento della proprietà della merce e l'Agenda Fiscale.</b>

# 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, Marcello Ghelardi, Andrea La Mattina, Marco Lopez De Gonzalo, Aldo Mordiglia, Emilio Piombino, Carlo Rossello, Leopoldo Tullio, Marco Turci, Sergio Turci, Enrico Vergani. **Comitato di redazione:** Daniela Aresu, Serena Giovidelli, Guglielmo Camera, Simona Coppola, Daniela D'Alaura, Francesca D'Orsi, Massimiliano Grimaldi, Andrea Facco, Anna Masutti, Margherita Pace, Claudio Perrella, Fabio Pieroni, Barbara Pozzolo, Chiara Raggi, Giancarlo Soave, Andrea Tracci.



avv. Chiara Raggi

Studio Legale Mordiglia

## Demolizione e riciclaggio di navi: la Ue adotta il proprio Regolamento

Il 10 dicembre 2013 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea l'importante **Regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativo alla demolizione navale e riciclaggio di navi**. Scopo del Regolamento è quello di rafforzare la sicurezza, la protezione della salute umana e dell'ambiente marino dell'Unione durante l'intero ciclo di una nave al fine di assicurare che i rifiuti pericolosi o tossici provenienti dal riciclaggio delle navi siano soggetti ad una gestione sicura e compatibile con l'ambiente. Lo scopo è dunque quello di evitare l'introduzione delle navi a fine ciclo vita nell'elenco dei rifiuti compresi nella Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri dei rifiuti del 22 marzo 1989 e nel Regolamento CE 1013 del 2006 sulla spedizione dei rifiuti. Negli ultimi anni si è largamente affermata la pratica della demolizione delle navi del riciclaggio dei materiali di costruzione principalmente presso siti del Sud – est asiatico privi delle più elementari norme di sicurezza e di salvaguardia della salute umana ed ambientale. Come si legge in una nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 1° Gennaio 2014, le principali motivazioni che hanno dato origine a questo fenomeno sono state: il progressivo

aumento del prezzo dell'acciaio, del rame e dei metalli provenienti da rottamazione; il bassissimo costo e la vasta disponibilità della manodopera nei paesi del Sud-Est Asiatico; la mancanza di norme a tutela dell'ambiente e della salute umana in tali Paesi in via di sviluppo. Al fine di limitare tali pratiche di riciclaggio, l'*International Maritime Organization* (IMO), in accordo con l'*International Labour Organization* (I.L.O.), ha stabilito tramite la **Convenzione di Hong Kong** (HKC) una serie di protocolli, di criteri e di procedure da adottare per la progettazione, la costruzione, il finanziamento e la preparazione delle navi al fine di facilitare il **riciclaggio sicuro e compatibile con l'ambiente e l'istituzione di un adeguato meccanismo di esecuzione per il riciclaggio delle navi**. Tale Convenzione, pur sottoscritta il 15 maggio del 2009, ha avuto sino ad oggi scarsa efficacia in quanto è previsto che la stessa entri in vigore dopo la ratifica di almeno 15 Stati Membri la cui flotta mercantile combinata rappresenti almeno il 40% della stazza lorda in aggiunta a precise percentuali di naviglio demolito. Con l'**entrata in vigore del nuovo Regolamento Europeo sul Riciclaggio delle Navi Mercantili anche l'entrata in vigore della Convenzione di Hong Kong avrà senz'altro un nuovo impulso**. La spinta verso l'elaborazione di un testo di legge europeo nasce, invero, il 21 ottobre 2009 quando il Consiglio Europeo invitò la Commissione ad analizzare le relazioni tra la Convenzione IMO di Hong Kong "per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente" e la Convenzione ONU di Basilea "sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento" nonché il Regolamento (CE) n. 1013/2006 relativo alle procedure e regimi di controllo per le spedizioni di rifiuti. **Nell'ottica di disincentivare il cosiddetto "spiaggiamento" degli scafi sulle coste dei paesi in via di sviluppo** (in particolare, India, Pakistan e Bangladesh), e dunque una pratica di arenamento delle navi altamente pericolosa ed inquinante, il testo della legge, redatto dal Comitato *Environment Public Health and Food Safety* (ENVI) nel marzo del 2012, è stato tuttavia avversato duramente dalle associazioni di categoria dello *shipping* internazionale. La proposta prevedeva infatti di tassare gli scali delle grandi navi mercantili nei porti del Vecchio Continente per finanziare un fondo per il sostegno di strutture di *ship-recycling* in territorio europeo realizzate in conformità

ai criteri di sicurezza, tutela e sostenibilità ambientali previsti dalla stessa UE. Le associazioni di armatori di oltre 50 paesi rappresentate dall'ECSA (*European Community Shipowners Association*), dall'ICS (*International Chamber of Shipping*) e dalla ASF (*Asian Shipowners' Forum*) avevano rilevato, in una nota congiunta diffusa prima della votazione in aula a Strasburgo, tutte le loro riserve alla proposta di legge evidenziandone gli aspetti più critici e controproducenti. In particolare, secondo le associazioni degli armatori, imporre una tassa sul commercio avrebbe danneggiato non solo i paesi impegnati nel business delle demolizioni navali ma anche gli stessi partner commerciali della UE. Inoltre, secondo la classe armatoriale, **la previsione di una tassa sulla competitività dei porti europei, avrebbe avuto un evidente effetto negativo in termini di perdita di traffico a favore di altri porti oppure di altre modalità di trasporto**. Le argomentazioni e le istanze degli armatori hanno avuto un'evidente influenza nell'aula di Strasburgo tanto che, se pure sul filo, con 299 voti favorevoli e 29 e 21 astensioni, il Parlamento Europeo ha bocciato la proposta del Comitato ENVI, rinviando al Consiglio Europeo il compito di trovare un accordo. Si è dunque giunti al 22 Ottobre scorso quando il Parlamento Europeo ha adottato a Strasburgo il Reg. 1257/2013 in materia di riciclaggio di navi trovando dunque un **compromesso tra le necessità dell'industria marittima e quelle della tutela dell'ambiente e dei lavoratori dei paesi asiatici**. Il nuovo Regolamento, che si applicherà alle navi battenti bandiera di uno Stato Membro e, per quanto riguarda le disposizioni di cui all'art. 12 del Regolamento (i.e. inventario dei materiali pericolosi), anche alle navi battenti bandiera di un paese terzo che fanno scalo in un porto Europeo, fissa una serie di requisiti generali ed obblighi di adeguamento in capo agli armatori nonché ai cantieri del Vecchio Continente specializzati nello *scrapping* e nella demolizione navale. E' sancito, in particolare, all'art. 5 del Regolamento che ogni nuova nave debba tenere a bordo un **inventario dei materiali pericolosi** che siano presenti nella struttura della nave o nelle sue attrezzature e con l'indicazione, seppure approssimativa, dei quantitativi. Tale elenco, suddiviso in tre sezioni (materiali pericolosi, rifiuti generati dall'attività di bordo e scorte presenti a bordo) dovrà essere compilato tenendo conto delle linee guida

dell'IMO e sarà soggetto al **controllo e alla verifica dell'amministrazione o da un organismo dalla stessa autorizzato**. Oltre alla tenuta a bordo dell'inventario delle merci pericolose, gli armatori dovranno fornire un **piano di riciclaggio** della nave (predisposto sulla base delle disposizioni di cui alla HKC e delle linee guida dell'IMO) nonché garantire che le navi vengano demolite unicamente negli cantieri di demolizione inclusi nell'apposito elenco europeo. A seguito dell'espletamento, con esito positivo, dei controlli e delle verifiche (iniziali e periodiche) sull'adempimento da parte dell'armatore ai detti obblighi, l'amministrazione competente rilascerà il relativo **certificato di cantiere di scrapping** situato in un paese terzo che intenda riciclare navi battenti bandiera di uno Stato Membro. L'intenzione del legislatore europeo sembra quella di incentivare le nazioni già attive nell'industria del riciclaggio a dotarsi di condizioni minime di sicurezza piuttosto che creare strutture e impianti nuovi. Tanto è vero che lo stesso Regolamento prevede che, entro il 31 dicembre del 2016, la Commissione presenti al Parlamento una relazione sulla possibilità di istituire un incentivo finanziario atto ad agevolare il riciclaggio delle navi sicuro ed eco-compatibile. L'operatività del Regolamento è comunque ancora lontana se si pensa che per la sua applicazione dovranno passare almeno 2 anni (31 Dicembre 2015) e massimo 5 (31 Dicembre 2018). La data reale di applicazione dipenderà poi dalla velocità con cui i cantieri di demolizione riusciranno ad adeguarsi ai nuovi standard ed essere così inclusi nell'elenco delle società ufficialmente autorizzate ed approvate dalla UE.



Avv. Andrea Facco

Studio Legale Ghelardi e Associati

## Droni, il Futuro nei nostri Cieli

**A**eromobili a Pilotaggio Remoto: recenti sviluppi, nuovo Regolamento Enac e spunti di riflessione. Premessa un'introduzione sui "droni" il cui nome tecnico è "aeromobili a pilotaggio remoto", il presente articolo riferisce della recente regolamentazione di settore emanata dall'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) e tratta alcune questioni legali relative alla responsabilità civile dell'operatore di tali aeromobili e all'assicurazione della stessa. Sempre più frequentemente si sente parlare di aeromobili a pilotaggio remoto (APR) (*Remotely Piloted Aircrafts System* RPAS), mezzi aerei -dei più svariati aspetti, dimensioni e pesi- privi di equipaggio- il cui volo è controllato da un pilota posto a terra o su di un altro mezzo oppure da un computer installato a bordo ed eventualmente in comunicazione con una stazione di terra. Essi sono conosciuti anche tramite vari acronimi quali *Remotely Piloted Vehicle*, RPV, *Unmanned Vehicle System* UVS, *Remotely Operated Aircraft* ROA, *Unmanned Aircrafts Systems* UAS o il più noto, ma ora desueto, *Unmanned Aerial Vehicle*

UAV. Sebbene esistenti da molti anni -la nascita risale alla prima guerra mondiale- solo recentemente si è assistito ad un sensibile incremento nella loro diffusione. Dopo gli attentati del settembre 2011 negli Stati Uniti, il loro uso si è ampliato nel settore militare ed anche in quello civile. L'espansione -che ha riguardato soprattutto la tipologia di mezzi di più ridotte dimensioni- è stata favorita dal notevole recente sviluppo delle tecnologie sia quelle applicabili al controllo ed alimentazione del mezzo che quelle applicabili alle apparecchiature che possono venire installate sullo stesso e, in particolare, di quelle nell'ambito della sensoristica, dei microcontrollori, delle batterie e sensori MEMS come accelerometri, giroscopi e magnetometri. I mezzi a pilotaggio remoto, infatti, sono tipicamente equipaggiati con svariate apparecchiature -che riducendosi di peso possono ora essere agevolmente trasportate anche da tali mezzi- quali telecamere digitali professionali compatte, telecamere termiche (infrarosso) o multi spettrali fino ad arrivare a sensori evoluti quali quelli per la rilevazione degli agenti chimici nell'atmosfera impiegati per il monitoraggio della qualità dell'aria. In generale si usa dire che tali mezzi aerei sono utilizzati per le missioni che sono troppo «*dull, dirty or dangerous*» ovvero «*noiose, sporche o pericolose*» per essere effettuate da tradizionali

finalizzate all'individuazione di risorse naturali nel sottosuolo, il controllo delle frontiere marittime e, nelle aree ove è diffusa, della pirateria, il controllo ed il conteggio della fauna selvatica e delle mandrie nonché della flora e della biodiversità, la sorveglianza sulle piantagioni, la verifica delle zone colpite da estremi fenomeni ambientali quali terremoti, tsunami, inondazioni ed allagamenti, il contrasto dei reati ambientali il monitoraggio della qualità dell'aria ecc. Tenuto conto del citato progresso tecnologico, alcuni ipotizzano la possibilità di utilizzare a breve tali mezzi addirittura per il trasporto di cose. A tale sviluppo non sono rimasti insensibili gli organismi internazionali e nazionali preposti alla regolamentazione del settore, i quali hanno provveduto all'emanazione di normative ancorché con un certo ritardo in quanto, come inevitabile, l'evoluzione tecnologica è stata più rapida di quella legale. Tralasciando i mezzi aerei destinati ad impieghi militari e limitando l'attenzione a quelli per utilizzi civili, si osserva che l'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (ICAO) già nel 2011 ha elaborato una circolare -Cir 328 AN/190 *Unmanned Aircraft Systems* (UAS)- con l'obiettivo di fornire una struttura normativa internazionale attraverso l'emanazione di standard e pratiche raccomandate finalizzate a garantire un'operatività sicura ed uniforme nei vari Stati di



aeromobili dotati di equipaggio. L'impiego dei mezzi aerei a pilotaggio remoto non solo consente di evitare i rischi che normalmente corrono gli equipaggi di aeromobili tradizionali nell'ultima delle citate situazioni ma è anche di gran lunga più economico ed ha l'ulteriore vantaggio -sempre più determinante alla luce dei cambiamenti climatici in atto ed alle conseguenti discipline normative limitative delle emissioni di anidride carbonica- di causare un contenuto impatto ambientale essendo alimentati la maggior parte di detti mezzi da motori elettrici. Tra le applicazioni civili più diffuse si possono elencare i controlli di pubblica sicurezza o di scorrevolezza del traffico sulle grandi arterie stradali, le perizie in luoghi pericolosi o contaminati, la sorveglianza e la rilevazione degli incendi, la ricerca finalizzata al soccorso di persone disperse, il telerilevamento, l'aerofotogrammetria, la mappatura del territorio, il controllo di sicurezza di installazioni, fabbriche, dighe, infrastrutture, condutture petrolifere e linee elettriche, le perizie geofisiche

tali mezzi aerei, come già avvenuto per le operazioni degli aeromobili dotati di equipaggio. Come noto, tuttavia, tale strumento normativo costituisce solo una linea guida spettando ai singoli Stati contraenti l'adozione delle norme obbligatorie. Anche l'Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea (EASA) ha emanato nel 2009 una disciplina avente ad oggetto, in particolare, la certificazione aeronautica degli *Unmanned Aircraft Systems* la quale, tuttavia, si applica esclusivamente agli aeromobili con impieghi civili ed aventi una massa superiore ai 150 chilogrammi e quindi non riguarda la maggior parte dei mezzi aerei a pilotaggio remoto impiegati sul nostro territorio nazionale per fini civili che sono di peso decisamente più modesto. Nell'ambito dell'ordinamento europeo la disciplina di tali mezzi resta di competenza dei singoli Stati membri. Il nostro paese si è dotato piuttosto recentemente di un Regolamento "ad hoc" dell'Ente Nazionale Aviazione Civile -Regolamento "Mezzi Aerei a Pilotaggio Remoto Edizione n. 1 del 16.12.2013- la cui entrata in

vigore era stata inizialmente fissata per il 14 febbraio 2014 ma è stata poi prorogata 30 aprile dello stesso anno -e non è affatto escluso che venga ulteriormente prorogata- per le difficoltà degli operatori nel dare piena attuazione alle novità introdotte dalla disciplina nonché per il riconoscimento della necessità di fornire agli operatori con il dovuto anticipo le informazioni e le guide utili all'implementazione dei requisiti regolamentari ed, infine, per la riconosciuta necessità di ampliare il periodo di transizione necessario all'adeguamento alle nuove norme. Sebbene gli appassionati di costruzione ed utilizzo dei mezzi aerei a pilotaggio remoto per finalità ricreative non condividano l'adozione di una stringente regolamentazione, le implicazioni giuridiche sottese all'utilizzo di tali mezzi rendevano improcrastinabile l'intervento del regolatore, si pensi, per esempio, agli aspetti della sicurezza operativa, della certificazione e della qualificazione dei piloti, dei rischi legati al potenziale loro utilizzo con finalità di terrorismo o, infine, a quelli attinenti alle possibili violazioni della riservatezza mediante l'utilizzo delle telecamere. I paesi membri dell'Unione europea, tuttavia, non si sono mossi all'unisono e l'Italia è stata tra i primi paesi ad aver emanato una normativa di carattere vincolante. Altri paesi, per contro, non hanno ancora provveduto o lo hanno fatto adottando norme di carattere non vincolante. Forse sarebbe auspicabile l'emanazione di un quadro di riferimento armonizzato a livello europeo. Da una prima lettura del Regolamento emergono alcune questioni interpretative, in parte attribuibili alle scarse chiarezza e sistematicità della citata norma. Occorre peraltro aggiungere, tuttavia, che molte di dette questioni potrebbero trovare soluzione nella Circolare applicativa in via di emanazione. Il Regolamento si occupa di molti aspetti di cui non è possibile, per motivi di spazio, dare conto compiutamente nel presente scritto. In sintesi esso distingue gli "aeromobili a pilotaggio remoto" dagli "aeromodelli" in considerazione dell'impiego che ne viene fatto: per operazioni specializzate (lavoro aereo) i primi, esclusivamente per scopi ricreativi o sportivi i secondi. Il Regolamento -precisa che la propria competenza si estende fino ad includere gli aeromobili a pilotaggio remoto aventi una massa massima al decollo non superiore a 150 chilogrammi (essendo, come visto, la regolazione di quelli di massa superiore a tale soglia di competenza della citata Agenzia Europea per la Sicurezza Aerea)- traccia una fondamentale distinzione in base al peso ovvero distingue la categoria aeromobili di peso inferiore a 25 chilogrammi (che ricomprende la maggior parte del mercato attuale) da quelli di peso superiore a tale cifra. Nell'ambito della categoria più numerosa inoltre è tracciata un'ulteriore distinzione in ragione dell'utilizzo che viene fatto di tali aeromobili ovvero se per operazioni di volo c.d. "critiche" o meno laddove le prime sono quelle svolte in spazi aerei sovrastanti aree congestionate, con elevata urbanizzazione quali, per esempio, quelle residenziali o caratterizzate dalla presenza di linee ferroviarie, autostradali ed impianti industriali. Per ogni classe di mezzi, il Regolamento detta precise disposizioni quanto alla certificazione dei mezzi stessi, alla possibilità ed ai limiti di utilizzazione, all'identificazione o la registrazione, alla condotta delle operazioni,

all'organizzazione interna dell'operatore, alla manutenzione, alla formazione dei piloti, agli equipaggiamenti di sicurezza e così via. Nel limitato spazio a disposizione vale la pena di accennare a due aspetti -separati ma intimamente connessi- dell'esercizio dei mezzi a pilotaggio remoto ovvero la responsabilità civile derivante dal loro impiego e l'obbligatoria assicurazione della stessa. Una delle principali fonti di responsabilità per gli operatori di mezzi aerei a pilotaggio remoto è quella derivante dai danni che detti mezzi potrebbero causare a persone o cose poste sul suolo in occasione di una loro caduta. Sono abbastanza frequenti, infatti, i casi di perdita di controllo da parte del pilota oppure di esaurimento delle batterie in volo, circostanze che comportano la caduta dell'aeromobile con conseguenze -derivanti dal peso dello stesso e dall'accelerazione impressa dalla forza di gravità- potenzialmente importanti. In relazione alla responsabilità occorre dare atto, innanzi tutto, della circostanza che per espressa disposizione normativa contenuta nel Codice della Navigazione (in prosieguo il "Codice") (art.

applicabili, si pensi, per esempio, a quelle che disciplinano la figura dell' "esercente" dell'aeromobile (artt. 874 e ss.) con importanti conseguenze sul piano, come vedremo, della responsabilità di tale soggetto. Quest'ultimo, come noto, è il soggetto che «assume l'esercizio di un aeromobile» dovendo intendersi per "esercizio", come precisato dalla dottrina maggioritaria, non già la navigazione in sé (aspetto effettuale) bensì l'organizzazione volta alla navigazione (aspetto teleologico). Con riguardo ai sopra citati "apparecchi per il volo da diporto o sportivo" è dibattuto in dottrina se sia applicabile la figura dell' "esercente" o meno. I sostenitori della tesi dell'inapplicabilità motivano la loro posizione sulla base delle seguenti considerazioni: (i) di solito non esiste in relazione a tali "apparecchi" un'organizzazione vera e propria, essendo i medesimi, di regola, posseduti e gestiti dai piloti che li utilizzano, (ii) il loro impiego è svolto prevalentemente a livello personale e per finalità diportistiche ed, infine, (iii) detto impiego ha limitata rilevanza pubblicistica. Nel caso dei mezzi aerei a pilotaggio



743, secondo comma, cod. nav.) i mezzi aerei a pilotaggio remoto definiti come tali dai regolamenti dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile «sono considerati aeromobili». Tale fondamentale premessa comporta la conseguenza, carica di implicazioni, che alle relative operazioni si applicano le disposizioni (della parte II relativa alla "navigazione aerea") del Codice. Non tutte le norme contenute nel citato Codice appaiono, tuttavia, astrattamente applicabili ai mezzi aerei a pilotaggio remoto. Un analogo problema si era già posto con l'introduzione nel nostro ordinamento della figura dell' "apparecchio per il volo da diporto o sportivo" (c.d. aerei "ultraleggeri") anche se, in tale caso, il Codice aveva avuto cura di precisare, nel quarto comma del citato articolo, che a tali "apparecchi" «non si applicano le disposizioni del libro primo della parte seconda del presente codice». In relazione ai mezzi aerei a pilotaggio remoto, in assenza di precisazioni, dovrebbero astrattamente applicarsi tutte le norme della parte aerea del Codice, anche se alcune di esse quali per esempio quelle sugli atti di stato civile in corso di navigazione (art. 834 e ss.) o quelle sul trasporto aereo di persone (art. 941 e ss.) appaiono palesemente inapplicabili presupponendo la presenza di passeggeri a bordo. Altre norme del Codice, invece, sembrano

remoto, tuttavia, quantomeno in relazione a quelli destinati all'effettuazione di operazioni specializzate a titolo oneroso, non sembrano valere le considerazioni formulate in relazione agli "apparecchi". Per i mezzi aerei a pilotaggio remoto, infatti, dovrebbe sussistere una vera e propria organizzazione del soggetto che il Regolamento definisce "operatore" ed, inoltre, la loro utilizzazione non è affatto svolta a livello personale bensì per fini economici mentre la rilevanza pubblicistica potrebbe divenire importante in ragione della diffusione prevista di tali mezzi. Resta, tuttavia, irrisolto il problema di come, per i mezzi aerei di massa inferiore ai 25 chilogrammi, possa essere effettuata la pubblicità della dichiarazione di esercizio prevista dal Codice, non esistendo un apposito Registro, istituito, invece, per gli aeromobili di massa superiore. Nell'ipotesi in cui la figura dell' "esercente" di aeromobile a pilotaggio remoto fosse astrattamente ammissibile e se, quindi, l' "operatore" di cui al Regolamento fosse assimilabile all' "esercente" di cui al Codice, allora si dovrebbe ritenere applicabile il disposto di cui all'art. 965 del Codice disciplinante la «responsabilità dell'esercente per i danni a terzi sulla superficie» il quale -mediante il suo richiamo alle norme delle convenzioni internazionali e quindi alla Convenzione di Roma del 7 ottobre

1952 sui danni causati da aeromobili stranieri a terzi sulla superficie- introduce una responsabilità c.d. "oggettiva" -ovvero a prescindere dalla colpa- dell' "esercente". Il debito derivante da una tale responsabilità è, tuttavia, limitato entro importi predeterminati dalla citata norma. Alla responsabilità dell' "esercente" potrebbe poi aggiungersi anche quella del "pilota" il quale, ai sensi dell'art. 17 del citato Regolamento, è «responsabile per la condotta del volo». La responsabilità del "pilota" -a differenza di quella dell' "esercente"- dovrebbe, peraltro, essere non già "oggettiva" bensì di tipo tradizionale e quindi fondata sull'eventuale colpa dello stesso ma il relativo debito non è soggetto a limitazioni quantitative. Per quanto riguarda il profilo assicurativo, l'art. 20 del Regolamento dispone, piuttosto laconicamente, l'obbligatorietà della stipula di una copertura assicurativa con i "massimali minimi" -cosiddetti anche "minimali"- di cui al Regolamento comunitario n. 785/2004 che tali soglie ha previsto per i tradizionali aeromobili. Applicandosi il Codice dovrebbe, peraltro, venire in rilievo anche l'art. 1015 che stabilisce la facoltà per il soggetto terzo danneggiato sulla superficie di agire -oltre che nei confronti dell' "esercente"- direttamente nei confronti dell'assicuratore della responsabilità civile di quest'ultimo. Allo stato non risulta che sia diffuso un clausolario specifico per la copertura assicurativa della responsabilità civile dei piloti e degli operatori dei mezzi aerei a pilotaggio remoto non apparendo facilmente adattabili quelli già esistenti per l'aviazione generale ma non è escluso che esso venga predisposto in un prossimo futuro.



avv. Giancarlo Soave  
Studio Legale Soave

## Brevi note in tema di trasporto ferroviario di merci pericolose.

Il presente articolo ha l'obiettivo dichiarato di combinare due argomenti, il trasporto di beni su ferrovia ed il trasporto di merci pericolose, che sebbene non siano certamente tra i più popolari e dibattuti da parte degli addetti ai lavori (soprattutto in ragione degli scarsi volumi), rivestono un'importanza cruciale nel settore dell'intermodalità. Scopo del presente scritto è, dunque, quello di fornire un inquadramento generale ed organico della normativa riguardante le responsabilità degli operatori coinvolti nella filiera. Il trasporto delle merci pericolose su ferrovia è oggi disciplinato dal Decreto Legislativo 27 gennaio 2010, n. 35, che ha modificato il Decreto Legislativo 13 gennaio 1999, n. 41 rubricato "Attuazione delle direttive 96/49/CE e 96/87/CE relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia" che a sua volta aveva abrogato l'allegato n. 7 alle "condizioni e tariffe per il

trasporto delle cose sulle Ferrovie dello Stato, regolamento per il trasporto per ferrovia delle merci pericolose (RMP)", introdotte dal regio decreto-legge del 25 gennaio 1940, n. 9, convertito dalla legge 13 maggio 1940, n. 674, e successivamente modificato. Le norme regolamentari e tecniche integrative che riguardano lo specifico settore del trasporto dei rifiuti sono, invece, state adottate ai sensi dell'articolo 18, comma 2, lettera i), e comma 4, del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22, così come successivamente modificato ed integrato. Particolare attenzione merita il disposto del comma 3 dell'art. 7 del predetto D. lgs. n. 35/2010, secondo cui "le merci pericolose, il cui trasporto internazionale su ferrovia è ammesso dagli accordi internazionali, possono essere trasportate su strada rotabile, all'interno dello Stato, alle medesime condizioni stabilite per i predetti trasporti internazionali", che consente di fatto l'estensione anche in ambito nazionale della normativa prevista sul piano internazionale dalle convenzioni di riferimento. Dopo aver sommariamente tratteggiato la cornice normativa di settore, necessaria premessa per un corretto inquadramento della vicenda, è opportuno volgere lo sguardo sui possibili profili di responsabilità previsti dalla normativa vigente in capo ai vari soggetti astrattamente coinvolti nel trasporto di merce pericolosa su rotaia. Sul punto, meritano particolare attenzione gli articoli 7 (molto articolato per i differenti contenuti) ed 11 del D. lgs. n. 35/2010 che introducono, a vario titolo, i diversi profili di responsabilità in capo ai due principali soggetti (ma non solo, come si dirà oltre) coinvolti nel trasporto su ferrovia, il vettore e lo spedite. Cercando di sintetizzare al massimo, il comma 9 (sull'idoneità tecnica dei veicoli, delle cisterne o dei contenitori e sulla corretta apposizione dei pannelli di segnalazione del pericolo) 10 (sui dispositivi di equipaggiamento e protezione dei conducenti o dell'equipaggio) ed 11 (sulle condizioni di trasporto dettagliate ai punti 3 e 4) dell'art. 7 regolano esclusivamente la posizione e le conseguenti responsabilità del vettore, scelta comprensibile considerato il suo ruolo di attore protagonista del trasporto. D'altronde il tassativo incipit dei commi indicati non lascia margini a dubbi di sorta ("il vettore che viola le prescrizioni fissate..."). Scorrendo l'articolo in esame, il comma 12 introduce, invece, un profilo di responsabilità in capo ad un figura differente dal vettore, ma altrettanto centrale ed importante, ossia lo spedite, stabilendo che: "lo spedite o il trasportatore che violano gli obblighi di sicurezza in capo agli stessi posti rispettivamente dal capitolo 1.4.2.1[3] e 1.4.2.2[4] del RID sono puniti con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 1.500 euro a 4.500 euro". Considerati i profili di responsabilità in gioco, riveste particolare importanza per l'interprete, così come per l'operatore, una puntuale definizione della figura del vettore e dello spedite, così da avere ben chiara e nitida la differenza tra i due operatori. Soccorre sul punto la definizione operata dal RID che qualifica come spedite "l'impresa che spedisce merci pericolose per conto proprio o per conto terzi. Quando il trasporto è effettuato sulla base di un contratto di trasporto, lo spedite secondo questo contratto è considerato come spedite" mentre il trasportatore viene definito come

"l'impresa che esegue il trasporto con o senza il contratto di trasporto" (in sostanza, il vettore effettivo incaricato). A completamento dell'impianto sanzionatorio previsto dall'articolo in riferimento, sebbene dal punto di vista sistematico non sia stata posta come norma chiusura bensì nel corpo del testo, il comma 8 introduce una responsabilità generalizzata, di carattere penale, nei riguardi di tutti i possibili soggetti coinvolti nel trasporto: "chiunque senza regolare autorizzazione, quando sia prescritta, trasporta o presenta al trasporto merci pericolose, ovvero non rispetta le condizioni imposte, a tutela della sicurezza, negli stessi provvedimenti di autorizzazione è punito con l'ammenda da 5.000 euro a 15.000 euro e l'arresto fino a sei mesi". Così come formulata, la disposizione lascia intendere che vi possano essere ulteriori profili di responsabilità in capo a soggetti differenti dallo spedite e dal vettore. Passando ora all'analisi dell'articolo 11, del D.lgs. n. 35/2010 i commi 1 e 2 stabiliscono invece che: "le disposizioni concernenti il consulente alla sicurezza per il trasporto delle merci pericolose sono quelle previste dall'ADR, RID, ADN. 2. Il legale rappresentante dell'impresa la cui attività comporta trasporti di merci pericolose, oppure operazioni di imballaggio, di carico, di riempimento o di scarico, connesse a tali trasporti, nomina un consulente per la sicurezza". Il successivo articolo 12 prevede a sua volta tutta una serie di sanzioni (anche di ingente importo) in caso di omissione di nomina e/o violazioni di disposizioni di legge. In sintesi, sebbene la normativa lasci spazio a possibili ulteriori profili di responsabilità in capo a terze parti, giocoforza i due soggetti principali destinatari dell'apparato sanzionatorio sopra descritto saranno, generalmente, il vettore e lo spedite. Infine, per concludere la presente disamina, merita un breve accenno anche la problematica, tutt'altro che irrilevante, dell'obbligo della designazione di un consulente per la sicurezza dei trasporti di merci pericolose. In particolare, il punto focale della questione attiene all'individuazione del soggetto onerato della designazione, quesito di non secondaria importanza visto l'impianto sanzionatorio previsto dalla legge in capo allo spedite ed al vettore. La risposta al quesito la si può ritrovare nel D. lgs. 40/2000 rubricato "Attuazione della direttiva 96/35/CE relativa alla designazione e alla qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia o per via navigabile di merci pericolose" (espressamente richiamato dall'11, comma 2, del D. lgs. 35/2010), che, all'articolo 2, comma 1, così dispone: "salvo quanto previsto al comma 2, le disposizioni del presente decreto si applicano alle imprese che effettuano operazioni di trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia o per via navigabile interna, oppure operazioni di carico e scarico connesse a tali trasporti". Dunque partendo proprio da un'analisi del campo di applicazione del decreto in questione, che prescrive ed impone la nomina di un consulente alla sicurezza, si giunge alla conclusione che il soggetto onerato non possa essere lo spedite ma solamente il vettore, in quanto impresa che effettua le operazioni di trasporto.



avv. Guglielmo Camera  
Studio Legale Camera Verneti

## Prescrizione e Decadenza

**Prescrizione:** Con prescrizione si intende un periodo di tempo indicato dalla legge entro il quale una persona deve far valere un proprio diritto. Trascorso tale periodo senza che il titolare del diritto lo faccia valere, il diritto si estingue e la persona non potrà più esercitarlo. Alcuni diritti fondamentali quali i diritti della personalità o della potestà sui figli non si prescrivono e, quindi, possono essere esercitati senza limiti di tempo. Alle parti di un contratto è sottratta la possibilità di prolungare o abbreviare i termini di prescrizione stabiliti dalla legge, né possono rinunciare alla prescrizione prima dello spirare di detti termini. Una volta però che il termine sia decorso, il soggetto contro il quale il diritto ormai prescritto poteva essere fatto valere può rinunciare. Si pensi al caso del lavoratore che, non avendo percepito la retribuzione, nei successivi cinque anni non ne chiedi il pagamento al datore di lavoro: il lavoratore a questo punto non potrebbe più pretendere il pagamento della retribuzione, ma se il datore di lavoro rinuncia alla prescrizione, il lavoratore avrà la possibilità di far valere il proprio diritto oltre i termini stabiliti dalla legge. I termini di prescrizione sono soggetti a "sospensione" o "interruzione". L'interruzione si verifica qualora il titolare proponga una domanda giudiziale o arbitrale ovvero compia un atto di costituzione in mora ovvero si verifichi il riconoscimento del debito da parte del soggetto obbligato. In caso di proposizione di domanda giudiziale, la prescrizione rimane interrotta per tutto il giudizio, fino a quando la sentenza che lo definisce non passa in giudicato. La sospensione opera invece tra alcuni soggetti legati da alcuni rapporti quali, ad esempio, i coniugi, o chi esercita la potestà e le persone che vi sono sottoposte, tra le persone giuridiche e i loro amministratori, finché sono in carica, per le azioni di responsabilità contro di essi e tra il debitore che ha dolosamente occultato l'esistenza del debito e il creditore, finché il dolo non sia stato scoperto. La legge stabilisce varie prescrizioni: cinque anni per i diritti extracontrattuali, dieci anni per i diritti nascenti dai contratti, salvo

diversa regolamentazione per alcuni contratti quali, a titolo di esempio, il contratto di trasporto o spedizione che abbia avuto inizio dentro l'Europa (un anno) ovvero quello assicurativo (due anni). **Decadenza:** La decadenza consiste nella perdita della possibilità di far valere un diritto che non sia stato esercitato entro un termine prefissato dalla legge. Le decadenze sono di tre tipi: a) *Legale* ossia prevista dalla legge; b) *Giudiziale* ove i termini di decadenza sono fissati dal giudice su istanza della parte interessata; c) *Convenzionale* in cui i termini di decadenza vengono pattuiti tra le parti. Per i termini di decadenza stabiliti in relazione ai diritti più importanti (i c.d. **diritti indisponibili**: per es., in tema di rapporti familiari), le parti non possono né modificare la disciplina prevista dalla legge, né rinunciare alla decadenza; e il giudice può rilevarla d'ufficio, cioè anche in assenza di una specifica richiesta di parte. Se, invece, la decadenza è stabilita a tutela di **diritti disponibili**, le parti possono concordemente modificare il regime stabilito dalla legge. Per tale motivo le parti possono stabilire clausole di decadenza ma tali patti sono nulli se rendono eccessivamente difficile a una di esse l'esercizio del diritto (2965 c.c.). La decadenza, a differenza della prescrizione, può essere modificata o prorogata su accordo delle parti. Peraltro non può essere interrotta solo con l'inizio di un procedimento giudiziale. Pertanto un atto di costituzione in mora quale una raccomandata non è efficace a tal fine ed è, come tale irrilevante.



avv. Serena Giovidelli  
Studio Legale Cimmino Carnevale De Fllippis

## Assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile: come si applica ai natanti.

La nota, questa volta, prende le mosse da alcune pronunce del Giudice di Pace, la cui ripetitività sta determinando il consolidarsi di un innovativo ed interessante orientamento in materia di assicurazione della responsabilità civile obbligatoria, nello specifico caso in cui il danneggiato agisce nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile, reclamando danni a cose prodotti dalla circolazione dei natanti (Giudice di Pace di Pozzuoli, Avv. Italo Bruno, sentenza del 21.06.2010, Giudice di Pace di

Procida, Avv. D'Alterio, ordinanza del 18.07.2013; Giudice di Pace di Napoli, Avv. Di Mauro, ordinanza del 27.08.2013). Si premette brevemente che l'art. 123 del D.Lgs 209/2005, meglio conosciuto come Codice delle Assicurazioni Private, estende l'obbligo della copertura assicurativa per la responsabilità civile verso terzi anche alle unità da diporto, prevedendo espressamente che alle stesse si applicano, in quanto compatibili, le norme previste per l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, come, del resto, già sancito, a suo tempo, dalla L 990/69, oggi abrogata. Più precisamente la norma in esame dispone che: *"le unità da diporto, con esclusione delle unità non dotate di motore, non possono essere poste in navigazione in acque ad uso pubblico o su aree a queste equiparate se non siano coperte dalla assicurazione della responsabilità civile verso terzi prevista dall'art. 2054 c.c. (...) per danni alla persona"*. Il successivo art. 144, sotto il capo relativo alle procedure liquidative, prevede che il danneggiato per sinistro causato dalla circolazione di un veicolo o natante, per i quali vi è obbligo di assicurazione, ha azione diretta per il risarcimento del danno nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile.

In questo quadro normativo, pertanto, è prassi ormai comune che il danneggiato che lamenti i soli danni a cose prodotti in conseguenza della circolazione dei natanti agisca comunque direttamente nei confronti dell'impresa di assicurazione del responsabile civile per ottenere il relativo risarcimento. Ebbene, tale azione diretta, secondo detto orientamento che si sta diffondendo nella giurisprudenza di merito, è considerata improcedibile. Invero da una più attenta lettura dell'art. 123 citato, si rileva che l'azione diretta del danneggiato per i danni derivanti dalla circolazione dei natanti è, in realtà, limitata esclusivamente a quelli alla persona, laddove, invece, i danni a cose sfuggono da tale previsione, ovvero, esulano proprio dalla normativa di cui al citato Codice delle Assicurazioni Private. La norma in commento, infatti, aggiunge alla precedente analoga previsione relativa ai veicoli a motore, la precisazione, mancante in quest'ultima, *"per i danni alla persona"*. La differenza, tuttavia, non è solo letterale, atteso che colui che ritiene di avere subito tali tipi di danni ha, quindi, il ben diverso onere di citare in giudizio il proprietario del natante, confidando sulla chiamata in garanzia da parte di quest'ultimo della propria compagnia di assicurazione, non potendo, per i medesimi motivi di inoperatività della normativa in esame a tali specifiche fattispecie, neppure trovare applicazione la procedura di risarcimento diretto contro la propria assicurazione. Ciò in quanto, come rilevato anche dalla giurisprudenza di

visita il nostro sito

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

legittimità, già sotto la vigenza della L 990/69 nell'assicurazione per la responsabilità civile, l'azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore è ammessa soltanto nei casi espressamente previsti dalla legge, mentre in tutti gli altri casi, (nei quali, appunto, rientra quello in esame – ndr) l'assicuratore è obbligato solo nei confronti dell'assicurato a tenerlo indenne da quanto questi debba pagare ad un terzo cui ha provocato un danno, siccome "al di fuori delle eccezioni dette, soltanto l'assicurato è legittimato ad agire nei confronti dell'assicuratore e non anche il terzo, nei confronti del quale l'assicuratore non è tenuto per vincolo contrattuale né a titolo di responsabilità aquiliana" (cfr. fra tutte Cass. 9516/2007). Ma non è tutto. Il tempo occorrente per intraprendere l'azione nei confronti dell'unico legittimato passivo, ovvero del proprietario del natante, e quello necessario a quest'ultimo per agire nei confronti della propria impresa di assicurazione, per attivare la relativa copertura assicurativa, determinano o possono determinare anche il maturare del termine prescrizione, di due anni, del diritto dell'assicurato di agire nei confronti della propria assicurazione, che, pertanto, risulterebbe prescritto. Quindi e concludendo attraverso tale meccanismo legislativo, la Compagnia di assicurazione potrebbe non dover risarcire alcun danno né al terzo, essendo la relativa azione intrapresa direttamente nei suoi confronti da considerarsi improcedibile, né al proprio assicurato, qualora, per agire contro di essa, sia anche decorso il termine di prescrizione previsto dalla legge per tale tipo di azione, ovvero, nel frattempo, il danneggiato, a fronte di una prima pronuncia a sé sfavorevole, non abbia anche e persino desistito dal proseguire ulteriormente l'azione risarcitoria, dovendone comunque sopportare i relativi costi di giustizia e di difesa.



avv. Francesca D'Orsi  
Studio Legale D'Orsi

## Il Parlamento Europeo vota sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo

In collaborazione con



**N**egli ultimi anni il settore dell'aviazione ha subito cambiamenti rilevanti collegati all'aumento del numero di passeggeri e dei voli nel mercato europeo liberalizzato. Tale evoluzione, tuttavia, generalmente positiva, è stata in qualche modo accompagnata da pratiche sleali e dalla riduzione della qualità dei servizi, che hanno avuto un impatto negativo sui viaggiatori. Dall'entrata in vigore del regolamento 2004/261/CE del 11.02.2004 molti sono stati i problemi causati dalle zone grigie e dalle lacune esistenti nel regolamento in vigore, che hanno

generato la mancata uniformità applicativa negli Stati membri e la difficoltà dei passeggeri a far valere i propri diritti quando i vettori infrangono la normativa. L'attuazione incompleta e incoerente del regolamento esistente da parte dei vettori e delle autorità nazionali provoca confusione nei passeggeri e nel settore. Inoltre i passeggeri non dispongono di informazioni sui propri diritti e sono insoddisfatti delle modalità e dei costi connessi al rispetto degli stessi. L'elemento principale è il fatto che i vettori non riconoscono automaticamente i diritti dei passeggeri interessati, i quali devono dunque far valere individualmente i loro diritti presso grandi compagnie internazionali. In tali casi i clienti si sentono spesso insicuri, anche a causa della complessità della procedura. Molti passeggeri sono restii ad adire un tribunale a causa dei costi elevati e dell'impegno che ciò comporta. L'incertezza giuridica ha portato a una serie di sentenze da parte della Corte di giustizia europea, che con il passare del tempo ha prodotto un'ampia giurisprudenza sui diritti dei passeggeri. I dati mostrano che in realtà soltanto un numero esiguo di passeggeri, pur avendo in teoria diritto a benefici e compensazioni, presenta una richiesta in tal senso. Questa situazione ha indotto la commissione trasporti del Parlamento europeo a tornare sull'argomento con un disegno di legge posto in votazione e approvato in prima lettura il 5 febbraio u.s. Il Parlamento Europeo ha approvato a larga maggioranza - 580 voti a favore e 41 contrari - le nuove norme sui diritti dei passeggeri aerei. La votazione è iniziata con la presentazione del disegno di legge da parte del relatore Georges Bach (PPE, LU) il quale ha dichiarato che: "*! diritti dei passeggeri aerei riguardano praticamente ogni cittadino dell'Unione europea. E' la storia di Davide contro Golia, poiché solo il 2% dei passeggeri ottiene realmente un risarcimento dopo la presentazione di una denuncia contro una compagnia aerea. Credo che il testo che abbiamo votato oggi rappresenti un ragionevole equilibrio tra compagnie aeree e diritti dei passeggeri. Abbiamo migliorato la protezione dei consumatori da un lato, pur riconoscendo la flessibilità che questo settore richiede, dall'altro*". La revisione del regolamento 261/2004 stabilisce norme comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di cancellazione o ritardo del volo e di responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli. Il testo approvato fornisce maggiore chiarezza su ciò che costituisce "circostanze eccezionali", ossia quegli avvenimenti straordinari al di fuori del controllo del vettore aereo che esonerano quest'ultimo dalla terra. Si definisce un quadro più chiaro ed efficiente sui diritti dei passeggeri e sugli obblighi dei vettori aerei in caso di circostanze eccezionali, includendo una lista tassativa di circostanze eccezionali in base alle quali al vettore aereo è consentito ritardare o cancellare un volo senza dover effettuare pagamenti compensativi. Viene inoltre posto un argine alle pratiche commerciali attuate da diverse compagnie aeree, come per esempio la politica del "no-show" (mancata presentazione all'imbarco da parte del passeggero). Diversi vettori aerei negano infatti l'imbarco ai passeggeri su un volo di ritorno se questi non hanno utilizzato il viaggio di andata di

un biglietto. Si tratta di una pratica contraria all'interesse dei consumatori che si è finalmente deciso di disciplinare con il nuovo testo. Altro aspetto fondamentale del dossier riguarda il diritto al risarcimento in caso di ritardi prolungati. I passeggeri avranno diritto a un indennizzo di 300 euro a partire dalle tre ore di ritardo del volo, e non dalle cinque ore in su, come richiesto dalla Commissione Europea nella sua proposta legislativa. Ciò è in linea con la giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione che riconosce ai passeggeri, in casi di ritardi prolungati (e quindi superiori alle 3 ore) gli stessi diritti dei passeggeri i cui voli sono stati cancellati. Non ci saranno inoltre più sorprese sul prezzo del biglietto, né costi aggiuntivi ingiustificati. Il prezzo del biglietto pubblicato dovrà necessariamente riflettere il prezzo finale che il consumatore è tenuto a pagare. A tal fine, il nuovo testo prevede che il prezzo pubblicizzato debba già indicare eventuali spese extra, come, per esempio, tutti i costi relativi al pagamento tramite carta di credito o le spese per il check-in. La revisione introduce diverse importanti disposizioni riguardo il bagaglio massimo consentito ai passeggeri in cabina. Sarà infatti consentito imbarcare a titolo gratuito i propri oggetti o effetti personali, compresi gli acquisti effettuati in aeroporto, in aggiunta al bagaglio massimo autorizzato in cabina. Sono presenti all'interno del testo anche disposizioni che agevolano l'imbarco degli strumenti musicali, nonché oggetti essenziali per le persone con disabilità o condizioni mediche. Le nuove norme richiederebbero ai vettori aerei di prevedere personale di contatto presso ogni aeroporto per informare i passeggeri sui loro diritti, sulle procedure di reclamo, sull'assistenza, sul rimborso e sulla riprogrammazione dei voli. I passeggeri potrebbero rivolgersi a detto personale per presentare reclami, compresi quelli per il bagaglio perso o danneggiato, quando i voli subiscono ritardi, le informazioni sulla riprogrammazione dei voli dovrebbe essere fornita ai passeggeri entro e non oltre i 30 minuti dopo l'orario iniziale di partenza. Per garantire che i passeggeri non restino bloccati nell'eventualità il vettore aereo dichiarasse la bancarotta, il Parlamento ha chiesto che questi ultimi siano tenuti a predisporre adeguati meccanismi di garanzia, come dei fondi, oppure a sottoscrivere polizze assicurative. Alle autorità nazionali dovrebbero essere garantiti infine poteri sufficienti per punire i vettori aerei che violano i diritti dei passeggeri e valutare le relazioni su come i passeggeri sono stati aiutati nel far fronte ai ritardi e alle cancellazioni dei voli. Il testo, in base alla procedura di codecisione, passa ora al vaglio del consiglio dei Ministri UE, cioè dai rappresentanti dei governi nazionali, i quali potranno accettare la proposta dei deputati o adottarne una propria e discuterla successivamente con il parlamento, dopodiché entrerà in vigore entro due anni dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale. Il testo del disegno di legge approvato è disponibile per esteso sul sito del Parlamento Europeo.



avv. Daniela D'Alauro  
Studio Legale Turci

## I recenti interventi dell'UE contro le frodi in materia di IVA

Il legislatore europeo con il recente Regolamento di esecuzione UE n. 17/2014 del 10 gennaio 2014 ha dato attuazione ad alcune misure volte a contrastare le frodi in materia di IVA, già introdotte nel corso del 2013. I suddetti interventi si sono resi necessari in quanto, come indicato dal Consiglio dell'Unione Europea, la frode fiscale in materia di imposta sul valore aggiunto provoca notevoli perdite di bilancio e incide sulle condizioni di concorrenza e, di conseguenza, sul funzionamento del mercato interno; negli ultimi anni si sono sviluppate forme di frode fiscale improvvisa e massiccia, in particolare attraverso l'utilizzo di strumenti elettronici che facilitano scambi rapidi ed illeciti su vasta scala. In particolare le direttive 2013/42/UE e 2013/43/UE del 22 luglio 2013 sono intervenute modificando la direttiva 2006/112/CE ed ampliando l'ambito di applicazione del meccanismo dell'inversione contabile (c.d. *reverse charge*), in base al quale, in deroga alla disposizione generale dell'art. 193 previsto dalla medesima direttiva, l'IVA non è dovuta dal soggetto passivo che effettua una cessione di beni o una prestazione di servizi imponibile, bensì dal destinatario della cessione di beni o della prestazione di servizi. La direttiva 2006/112/CE, relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto, prevedeva già all'art. 395 la possibilità per gli Stati membri di chiedere una deroga alla medesima direttiva, al fine di evitare alcune forme di evasione o elusione fiscale; tuttavia la suddetta previsione non è stata in grado di offrire risposte sufficientemente rapide alle richieste di misure urgenti da parte degli Stati membri. A tal riguardo è intervenuta la direttiva 2013/42/UE introducendo la misura speciale del meccanismo di reazione rapida (c.d. *Quick Reaction Mechanism* - QRM), che consiste nella facoltà di applicare il meccanismo dell'inversione contabile per un breve periodo, a seguito di apposita notifica alla Commissione UE da parte dello Stato membro interessato. In particolare, è stata prevista la possibilità per gli Stati membri di designare il destinatario quale debitore dell'IVA su determinate cessioni di beni e prestazioni di servizi, come misura speciale del meccanismo di reazione rapida per combattere frodi improvvise e consistenti che potrebbero comportare perdite finanziarie gravi e irreparabili. La misura speciale del QRM è subordinata ad adeguate misure di controllo da parte dello Stato membro per quanto riguarda i soggetti passivi che effettuano le cessioni di beni o le prestazioni di servizi, cui si

applica tale misura, e ha una durata non superiore a nove mesi. Il recente Regolamento di esecuzione UE n. 17/2014 sopra richiamato ha previsto un apposito modulo standard di notifica, che gli Stati membri devono utilizzare per notificare alla Commissione l'adozione di una misura speciale del meccanismo di reazione rapida. In particolare devono essere fornite alla Commissione le informazioni indicanti il settore interessato, le merci o i servizi per i quali è notificata una misura speciale del QRM, il tipo e le caratteristiche della frode, la data in cui è stato rilevato il primo caso di frode in quel settore, l'esistenza di imperativi motivi di urgenza, il carattere improvviso e massiccio della frode e le sue conseguenze in termini di perdite finanziarie gravi e irreparabili. La notifica deve essere inviata alla Commissione in via elettronica ad un apposito indirizzo e-mail, comunicato dalla Commissione al Comitato permanente per la cooperazione amministrativa, e contemporaneamente agli altri Stati membri, i quali possono presentare osservazioni in merito. Se la Commissione ritiene di non essere in possesso di tutte le informazioni necessarie, chiede allo Stato membro interessato, entro due settimane dal ricevimento della notifica, le informazioni supplementari di cui ha bisogno. Le informazioni supplementari fornite dallo Stato membro interessato alla Commissione sono inviate contemporaneamente agli altri Stati membri; se le informazioni supplementari fornite non sono sufficienti, la Commissione informa lo Stato membro interessato entro una settimana. Una volta in possesso di tutte le informazioni, la Commissione ne dà comunicazione agli Stati membri e, nel valutare se esistono i presupposti per l'emissione della misura richiesta, deve tener conto delle eventuali osservazioni formulate dagli altri Stati membri. Nel caso in cui la Commissione abbia obiezioni nei confronti della misura speciale del QRM, redige un parere negativo entro un mese da tale notifica e ne informa lo Stato membro interessato e il comitato IVA. Qualora invece la Commissione approvi l'emissione della misura richiesta, ne dà conferma allo Stato membro interessato e al comitato IVA entro lo stesso termine; lo Stato membro può adottare la misura speciale del QRM a decorrere dalla data di ricevimento di tale conferma. Lo Stato membro che desidera introdurre una misura speciale del QRM deve farne contestualmente domanda alla Commissione in conformità alla procedura ordinaria stabilita dall'articolo 395 della direttiva 2006/112/CE. La coeva direttiva 2013/43/UE ha anch'essa modificato la direttiva 2006/112/CE, estendendo l'applicazione facoltativa e temporanea del meccanismo dell'inversione contabile alla cessione di determinati beni e alla prestazione di determinati servizi a rischio di frodi. Con il suddetto intervento vengono quindi ampliati i casi previsti all'art. 199 bis della direttiva 2006/112/CE ed introdotti dalla direttiva 2010/23/UE limitatamente alle quote di emissioni di gas ad effetto serra. In particolare il legislatore europeo, rilevata la gravità delle frodi in materia di IVA, ha previsto la possibilità per gli Stati membri di essere autorizzati ad applicare, a titolo temporaneo, un meccanismo in base al quale l'obbligo di versare l'IVA, con riguardo a talune categorie di beni e servizi, è trasferito al soggetto passivo destinatario della cessione di beni o della prestazione di servizi imponibile,

compreso il caso in cui tali categorie non siano elencate all'articolo 199 della direttiva 2006/112/CE né oggetto di deroghe specifiche concesse agli Stati membri. L'introduzione del meccanismo dell'inversione contabile è dunque rivolto a determinati beni e servizi, che negli ultimi anni sono stati maggiormente esposti al rischio di frode: si tratta in particolare dei settori relativi a cessioni di gas e di energia elettrica, servizi di telecomunicazione, console di gioco, tablet PC e laptop, cereali, colture industriali, tra cui semi oleosi e barbabietole, metalli grezzi e semilavorati, tra cui metalli preziosi. Il legislatore europeo estende altresì l'ambito temporale laddove l'originario termine del 30 giugno 2015, concesso agli Stati per poter sospendere l'ordinario regime impositivo, stabilendo che il soggetto tenuto al pagamento dell'IVA è il destinatario delle cessioni di beni ovvero delle prestazioni di servizi in luogo del cedente/prestatore, viene prorogato al 31 dicembre 2018. Inoltre, nell'applicare il meccanismo dell'inversione contabile, gli Stati membri determinano a loro discrezione le condizioni per l'applicazione del medesimo meccanismo, fra cui la fissazione delle soglie, le categorie di prestatori, cedenti, acquirenti o destinatari cui tale meccanismo può applicarsi e l'applicazione parziale del meccanismo all'interno delle categorie. Entrambe le direttive, sia la 2013/42/UE sia la 2013/43/UE, sono volte a fronteggiare in modo incisivo il fenomeno purtroppo diffuso negli ultimi anni delle c.d. frodi carosello, ossia operazioni fittizie poste in essere utilizzando società di comodo ed aventi lo scopo di ottenere crediti di imposta in relazione ad operazioni per le quali i cedenti non versano allo Stato la relativa IVA. È opportuno sottolineare che gli interventi legislativi sopra richiamati sono stati effettuati dal legislatore europeo in osservanza del principio di sussidiarietà, sancito dall'articolo 5 del Trattato sull'Unione Europea. Invero, in questo specifico settore, offrendo un'interpretazione opposta alla consuetudine applicativa del principio, sulla base del Protocollo 2 del medesimo Trattato, si afferma che gli obiettivi prefissati possono essere meglio perseguiti attraverso un'azione posta in essere a livello europeo, laddove l'intervento dell'Unione è in grado di fornire una più adeguata ed efficace risposta ai fenomeni di frode improvvisa e massiccia nel settore dell'IVA, aventi spesso una dimensione internazionale e dunque più difficilmente contrastabili individualmente dai singoli Stati membri.

### LexTrasporti

mensile di diritto divulgativo  
indipendente a diffusione gratuita  
sito: [www.lextrasporti.com](http://www.lextrasporti.com)  
email: [info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com)  
tel. 342.0429716

Sede e Redazione: Via Bacigalupo 4/19  
16122 - Genova

In attesa di registrazione presso il Tribunale di Genova  
Editore e Direttore responsabile: Luca Florenzano



avv. Fabio Pieroni

Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.

## Il caso Athena

La vertenza origina dal noleggio con subnoleggio della nave *Athena* per il trasporto di un carico di grano dalla Russia (Novorossysk) alla Siria (Tartous) successivamente dirottato a Bengasi in Libia (*Minerva Navigation Inc c. Oceana Shipping AG e Oceana Shipping AG c. Transatlantica Commodities SA*; leggila all'indirizzo: <http://www.bailii.org/ew/cases/EWC/A/Civ/2013/1723.html>). Entrambi i contratti (quello di noleggio a tempo tra gli armatori Minerva Navigation e i noleggiatori Oceana Shipping AG ed il subnoleggio per viaggio singolo tra quest'ultima e la Transatlantica Commodities SA) erano stipulati sulla base del formulario New York Produce Exchange (NYPE 1946). I contratti contenevano una clausola (la n° 15) del seguente tenore *"... in caso di perdite di tempo ... colpa del comandante ... o per qualunque altra causa che impedisca la piena operatività della nave, il pagamento del nolo cesserà per il periodo di tempo perso ... e tutti i costi extra direttamente incorsi inclusi combustibile consumato durante il periodo in cui il nolo deve ritenersi sospeso saranno a carico dell'armatore ..."*. Giunta la nave a Tartous il carico, come anticipato, veniva rifiutato dai ricevitori per asserita contaminazione ed i noleggiatori impartivano istruzioni di dirigere su Bengasi (Libia). Per il nuovo porto di destinazione era però necessario procedere all'annullamento delle polizze di carico originarie con emissione di nuove in sostituzione. Pendente il disbrigo della regolarizzazione delle polizze, i noleggiatori ordinarono, quindi, alla nave - che partita dalla Siria aveva, frattanto, raggiunto le acque internazionali prospicienti la Libia - di dirigere all'ancoraggio nella rada di Bengasi e restare in attesa di ordini. Il comandante, d'accordo con gli armatori, si portò invece a 50 miglia al largo della Libia. Contrariamente alle istruzioni dei noleggiatori e nonostante le proteste di questi la nave restò in acque internazionali per circa 11 giorni allorché, risolto il problema con le polizze di carico, mosse finalmente alla volta di Bengasi che raggiunse 3 giorni dopo dove ormeggiò ed iniziò la scarica portandola regolarmente a

termine. Successivamente alla scarica i noleggiatori iniziarono arbitrato contro gli armatori contestando la debenza di noli e spese per il periodo di 11 giorni in cui la nave era rimasta al largo della costa libica. La chiave di volta degli argomenti di parte attrice era rappresentata dalla clausola 15 del NYPE ed in particolare dalla circostanza che la nave fosse andata "fuori fitto" per fatto imputabile agli armatori con conseguente obbligo di questi di farsi carico dei costi incorsi durante tale periodo e diritto dei noleggiatori di rifiutare la frazione di nolo relativa. Gli arbitri ritennero che il reclamo dei noleggiatori fosse effettivamente fondato. I noleggiatori avevano, infatti, soddisfatto la prova - su di essi incombente - della ricorrenza di una delle condizioni previste dalla clausola 15 (il tardato arrivo in porto imputabile al rifiuto del comandante di procedere all'ancoraggio in rada a Bengasi) e della conseguente immediata incapacità lavorativa della nave. Gli armatori impugnarono il lodo. Il giudice, in accoglimento delle tesi armatoriali, ritenne che la clausola 15 consentisse ai noleggiatori di non pagare il nolo e reclamare costi solo laddove ci fosse stata una perdita di tempo da valutarsi rispetto all'intero periodo di noleggio e non una frazione di esso. Una perdita di tempo contingente, invece, non era idonea a fare scattare le previsioni della clausola 15. D'altro canto se anche la nave avesse raggiunto la rada di Bengasi non avrebbe potuto scaricare in pendenza dell'emissione delle nuove polizze per cui non vi era stata, in realtà, alcuna perdita di tempo. La sentenza è stata impugnata dai noleggiatori dinnanzi alla Corte di Appello che ha confermato la correttezza dell'impostazione del collegio

arbitrale. Secondo la Corte di Appello, infatti, la clausola 15 andava intesa con riferimento all'operatività immediata della nave e non con riguardo all'intero periodo di noleggio. Ciò che era indispensabile accertare, secondo la Corte, era *"la piena operatività della nave"* riferita alla possibilità per la nave di svolgere il servizio richiesto immediatamente successivo. Nessuna rilevanza potevano avere altri eventi successivi. Solo una tale interpretazione poteva, infatti, ritenersi in linea con le esigenze di certezza delle parti. Nel caso di specie l'attività richiesta alla nave era stata quella di raggiungere la rada di Bengasi, cosa che non era stata fatta. Tanto bastava per la piena operatività della clausola 15 e per considerare la nave fuori nolo con conseguente diritto dei noleggiatori di non corrispondere il nolo agli armatori ed onerare questi ultimi dei costi incorsi nel medesimo periodo. Diverse interpretazioni della clausola ed in particolare quella di valutare le perdite di tempo in relazione all'intero periodo di noleggio avrebbero rischiato - ha precisato la Corte di Appello - di dare ingresso a bizzarre ipotesi come quella di considerare la nave fuori nolo in base al contratto di noleggio principale e sotto nolo nel sub contratto. Si tratta di una decisione importante che aggiunge chiarezza all'interpretazione della clausola 15 del NYPE (frequente nei traffici di merci trasportate via mare) in un'area, quella del reclamo per fuori nolo, nella quale i contorni sono spesso poco delineati e fonte frequente di controversia.





avv. Claudio Perrella  
Studio Legale LS LexJusInacta

## Accertamento e certificazione delle specifiche contrattuali nella vendita di commodities

(prima parte)

La verifica e la certificazione delle caratteristiche qualitative della merce è da sempre un passaggio essenziale del *commodity trade*. Il prezzo viene infatti determinato tenendo conto delle specifiche pattuite, ed eventuali discrepanze rispetto alla caratteristiche previste possono rendere la merce inutilizzabile per l'uso previsto, o comportare forti deprezzamenti. Diventa dunque essenziale prevedere le modalità con cui procedere a campionamento ed analisi della merce, facendo in modo che i campioni siano adeguatamente rappresentativi, e vengano raccolti nelle varie fasi della movimentazione (in particolare, le operazioni di imbarco e sbarco) in modo tale da riflettere adeguatamente lo stato complessivo del carico. La prassi vede di regola l'adozione di due di tipologie di clausole: si distinguono in particolare le ipotesi in cui i certificati hanno semplicemente l'effetto di far scattare l'obbligo di pagamento del prezzo da parte del compratore, senza precludere successive contestazioni (non avendo tali certificati carattere vincolante), dai casi in cui all'accertamento della conformità quantitativa e qualitativa contenuta nei certificati viene attribuito invece un valore definitivo e pressoché insormontabile (c.d. clausole "*final and binding*"). Mentre in passato le clausole che attribuiscono ai certificati di quantità e qualità una efficacia "*final and binding*" erano considerate abbastanza eccezionali (con la conseguenza che in caso di formulazioni ambigue si tendeva ad escludere che la clausola avesse l'effetto di rendere i certificati "finali"), ormai da tempo tali pattuizioni sono la regola nel *commodity trade*, al punto da essere state recepite in numerosi dei contratti-tipo. Le conseguenze che nascono dalla scelta di attribuire efficacia "*finale*" ai certificati di analisi e qualità sono, come è facile intuire, di estremo rilievo, dal momento che sulla base di tali certificati il compratore può trovarsi costretto ad accettare (ed a pagare interamente) merce che in realtà non corrisponde alle specifiche. Tuttavia, l'orientamento giurisprudenziale consolidato è da tempo nel senso di riconoscere piena validità a simili pattuizioni, anche qualora i certificati

risultino viziati da errori ed omissioni del perito o del laboratorio che li emette (*Rolimpe v. Dossa & Sons Ltd* (1971); *Toepfer v. Continental Grain Co.* (1973). È essenziale peraltro che i certificati siano rigorosamente emessi dal soggetto indicato, a seguito di analisi e controlli eseguiti nel pieno rispetto delle procedure. L'efficacia del certificato può infatti essere contestata qualora sia rilasciato da un soggetto diverso, o privo dei requisiti e qualifiche indicate (*Soon Hua Seng v. Glencore Grain* (1996) *Coastal Bermuda v. Esso Petroleum* (2001) *Veba Oil Supply and Trading GMBH v. Petrotrade*- 2001). È inoltre possibile inserire nel contratto clausole che contemplano in via preventiva l'eventualità che il certificato sia errato o viziato da errori procedurali. Un precedente significativo sul punto è rappresentato dal caso *Apioil v. Kuwait Petroleum (Apioil v. Kuwait Petroleum Italia* (1995). nel quale una delle clausole del contratto di vendita prevedeva che il certificato di qualità fosse "*final at loading*" a meno che non fosse provato che "*testing and/or sampling was incorrectly performed*". Profili analoghi sono presenti in un caso di poco successivo, nel quale il contratto prevedeva che il certificato di qualità fosse *final* salvo il caso di "*manifest error*" (Un *manifest error* ricorre ad esempio se vi è un errore di trascrizione, o un palese errore nell'analisi o nel campionamento, o ancora se si verifica la confusione dei campioni prelevati). La posizione raggiunta dalla giurisprudenza inglese è stata recentemente messa in discussione nel caso "*Mercini Lady*" (*KG Blominflot Bunkergesellschaft fur Mieralole mbh & Co KG v. Petropplus Marketing AG*-2010) relativo ad una vendita FOB di un carico di 38.500 tonnellate di gasolio. Nonostante al porto di imbarco il controllore avesse certificato che il carico era nei limiti previsti, la merce si era presentata invece gravemente fuori specifica al *sediment test* eseguito all'arrivo, dopo soli 4 giorni di traversata marittima. Parte acquirente aveva dunque rigettato il carico, reclamando danni superiori a 3 milioni di dollari. In primo grado il Giudice Field ha ritenuto che l'obbligo del venditore in un contratto FOB di garantire che la merce sia di "*satisfactory quality*" implica che essa resti in specifica anche in corso di viaggio, ossia "*for a reasonable time thereafter*"; la corte ha concluso che tale obbligo finiva per privare di carattere vincolante il certificato di qualità emesso alla caricazione. La decisione è stata tuttavia drasticamente riformata in secondo grado, dove la Corte d'Appello ha evidenziato che seguendo tale impostazione l'intero sistema finirebbe per essere compromesso ("*the whole point of a final and binding determination by an independent inspector on loading would be rendered pointless*) determinando una situazione di incertezza, in aperto contrasto con la natura e le finalità di tali certificati.



avv. Massimiliano Grimaldi  
Grimaldi Studio Legale

## Rilascio delle patenti nautiche

La generica esigenza di salvaguardia della sicurezza marittima non giustifica l'adozione del requisito della residenza nel Paese di rilascio

La generica esigenza di salvaguardia della sicurezza marittima non giustifica l'adozione del requisito della residenza nel Paese di rilascio. Questa la condivisibile conclusione alla quale è pervenuta la Corte di giustizia CE con la recentissima sentenza 6 febbraio 2014 nella causa C-509-12 avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Tribunal central Administrativo Norte (Portogallo) con decisione del 5 luglio 2012 nel procedimento **Instituto Português e dos Transportes Marítimos (IPTM) contro Navileme-Consultadoria Náutica Lda e Nautizende- Consultadoria Náutica Lda**. Tale domanda è stata presentata nell'ambito della suddetta controversia radicata a seguito del diniego dell'IPTM di consentire ai cittadini dell'Unione europea non residenti in Portogallo l'accesso agli esami per il rilascio delle patenti nautiche da diporto. In particolare, la Navileme e la Nautizende hanno presentato al Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto (Tribunal Amministrativo e Tributario di Oporto) un ricorso amministrativo avverso l'IPTM, l'organismo incaricato, in Portogallo, dell'organizzazione degli esami e del rilascio delle patenti nautiche. Le due scuole di navigazione hanno la loro sede in Portogallo e il loro oggetto sociale consiste, in particolare, nel garantire la formazione obbligatoria dei candidati che intendono presentarsi all'esame per il conseguimento della suddetta patente. A detta di tali scuole, a partire dal dicembre 2004 l'IPTM ha negato l'ammissione all'esame per il conseguimento della patente ai loro allievi non residenti in Portogallo con la motivazione che non soddisfacevano i requisiti previsti dall'articolo 29, paragrafo 1, del Regolamento da Náutica de Recreio approvato pelo Decreto-Lei n. 124/2004, del 25 maggio 2004 (RNR) il quale stabilisce quanto segue: «*Fatte salve le disposizioni contenute nell'articolo seguente, le patenti nautiche sono rilasciate dall'IPTM ai candidati residenti nel territorio nazionale muniti di un attestato di frequenza con esito positivo della formazione necessaria per il loro conseguimento, alle condizioni previste dall'articolo 35. (...)*». La Navileme e la Nautizende hanno affermato che il requisito della residenza di cui all'articolo 29, paragrafo 1, dell'RNR non rispetta né il diritto dell'Unione né la giurisprudenza della Corte - i quali vietano le restrizioni alla libera prestazione dei servizi fondate sulla nazionalità e sulla residenza - poiché avrebbe l'effetto di limitare la libertà degli allievi di recarsi in Stati membri diversi da quello di residenza, nella fattispecie in Portogallo, per

fruire di servizi di formazione relativi alla preparazione per l'esame della patente nautica. Esse hanno sostenuto che tale restrizione diminuisce conseguentemente il numero di allievi iscritti alle loro formazioni. Secondo le predette scuole, una simile restrizione non è giustificata alla luce del Trattato FUE. Sulla base di tale argomento, la Navileme e la Nautizende hanno chiesto al Tribunale Administrativo e Fiscal do Porto, da un lato, di condannare l'IPTM al risarcimento dei danni e, dall'altro, di obbligarlo ad ammettere all'esame per la patente nautica i cittadini dell'Unione non residenti in Portogallo e, in caso di superamento dell'esame, ad autorizzare tali cittadini a condurre le imbarcazioni corrispondenti alla patente da essi conseguita. Il Tribunale Administrativo e Fiscal do Porto ha accolto le loro richieste. L'IPTM ha quindi appellato tale sentenza dinanzi al Tribunale Central Administrativo Norte il quale ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale: «Se, tenuto conto del divieto di discriminazione tra cittadini di uno Stato membro e cittadini di un altro Stato membro [articolo 18 TFUE (...)], della libera circolazione delle persone all'interno dell'Unione e delle deroghe alla stessa [articolo 45, paragrafo 3, TFUE (...)], nonché della libera prestazione dei servizi e delle sue eventuali restrizioni [articoli 52 e 62 TFUE (...)], il diritto dell'Unione debba essere interpretato nel senso che esso osta ad una disposizione interna che subordini il rilascio della patente nautica al requisito della residenza nel territorio nazionale». Preliminarmente, occorre ricordare, da un lato, che il diritto alla libera prestazione di servizi può essere invocato da un'impresa nei confronti dello Stato membro in cui essa è stabilita quando i servizi sono forniti a destinatari stabiliti in un altro Stato membro, e, dall'altro, che tale diritto comprende la libertà per i destinatari di servizi di recarsi in un altro Stato membro per fruirvi di un servizio, senza essere ostacolati da restrizioni. Analogamente, le persone stabilite in uno Stato membro che si recano in un altro Stato membro come turisti o nell'ambito di un viaggio di studi devono essere considerate destinatari di servizi ai sensi dell'articolo 56 TFUE (v. sentenza del 15 giugno 2010, Commissione/Spagna, C-211/08). Di conseguenza, in una fattispecie come quella in questione, le disposizioni relative alla libera prestazione di servizi di cui agli articoli da 56 TFUE a 62 TFUE si applicano, da un lato, alla fornitura di servizi di formazione per il conseguimento della patente nautica offerti da scuole di navigazione, come la Navileme e la Nautizende, ad allievi di altri Stati membri non residenti in Portogallo e che aspirino a conseguire la loro patente nautica in detto Stato membro, nonché, dall'altro, alla fruizione di questi stessi servizi da parte degli allievi. Ciò detto, la Corte ha osservato che una disposizione di diritto nazionale come quella del regolamento portoghese, la quale limiti il rilascio della patente nautica ai soli residenti dello Stato membro in questione, viola il divieto di qualsiasi restrizione alla libera prestazione di servizi sancito dall'articolo 56, paragrafo 1, TFUE. Il governo portoghese si è difeso affermando che la restrizione oggetto del procedimento principale si è resa necessaria per motivi di ordine pubblico e, segnatamente, per la necessità di garantire un livello di sicurezza marittima elevato, il che

avrebbe imposto in particolare di assicurare l'effettivo controllo dei possessori di patente nautica; ed il requisito della residenza stabilito nella normativa nazionale sarebbe stato essenziale a tal fine. La Corte si è quindi curata di verificare se la restrizione oggetto del procedimento principale potesse essere ammessa come una delle misure derogatorie espressamente previste dall'articolo 52 TFUE, applicabile in materia in forza dell'articolo 62 TFUE, oppure giustificata, conformemente alla giurisprudenza della Corte stessa, da motivi imperativi di interesse generale, non mancando in tale contesto di sottolineare la necessità che l'applicazione di una siffatta misura dovesse in ogni caso essere idonea a garantire il conseguimento dell'obiettivo invocato e non dovesse eccedere quanto necessario per conseguirlo. La Corte ha al riguardo osservato che la finalità di sicurezza e di ordine pubblico, espressamente prevista dall'articolo 52 TFUE ed alla quale si è riferito il governo portoghese, costituisce un obiettivo legittimo che potrebbe, in via di principio, giustificare una restrizione alla libera prestazione di servizi. Tuttavia, contrariamente a quanto ha sostenuto il governo di quel Paese, il requisito della residenza non può essere giustificato da tale obiettivo. Infatti, il ricorso a una simile giustificazione presuppone ad avviso della Corte l'esistenza di una minaccia effettiva e sufficientemente grave nei confronti di uno degli interessi fondamentali della collettività (v. sentenza del 21 gennaio 2010, Commissione/Germania, C-546/07); presupposti che nel caso di specie il governo portoghese non ha addotto. La Corte ha altresì rilevato che un requisito come quello della residenza oggetto del procedimento principale, il quale non presenti alcun nesso con la formazione seguita e la capacità di navigare, non è di per sé idoneo al raggiungimento dell'obiettivo perseguito, segnatamente quello di garantire la sicurezza della navigazione marittima, e che in ogni caso l'obiettivo di garantire un maggiore livello di sicurezza marittima può essere realizzato tramite misure meno restrittive della libera prestazione di servizi. In particolare, fissando a un livello elevato la soglia di superamento dell'esame per il conseguimento della patente nautica.



avv. Cecilia Vernetti

Studio Legale Camera Vernetti

## Coperture "all risks" e onere della prova

In base alle condizioni generali della polizza italiana di copertura contro i danni alle unità da diporto (modellate sulla polizza ANADI) è previsto che la copertura operi in relazione a qualsiasi evento produttivo di danno materiale e diretto subito dall'unità assicurata, così come descritta nella scheda di polizza. Le polizze italiane yacht, infatti, si definiscono coperture c.d. "all risks", ossia coprono la generalità dei rischi della navigazione, fatti salvi quelli

espressamente esclusi. I formulari inglesi (modellati sulle ITCH), al contrario, adottano il principio dei c.d. *named perils*, in base al quale sono coperti non tutti i rischi della navigazione, ma soltanto quelli espressamente elencati nella polizza. Tale differenza di impostazione comporta alcune rilevanti implicazioni pratiche, sotto il profilo degli oneri probatori posti a carico dell'assicurato e dell'assicuratore. Infatti, in caso di sinistro l'assicurato dovrà provare che il danno occorso all'unità sia riconducibile ad un rischio coperto. Tuttavia adottando il sistema c.d. "all risks" l'onere della prova a carico dell'assicurato sarà grandemente facilitato, essendo sufficiente dimostrare che il danno sia conseguito ad un accidente della navigazione, senza necessariamente provare anche lo specifico rischio in concreto verificatosi. Il sinistro quindi sarà in tal caso risarcibile, salvo che l'assicuratore non provi che il sinistro si sia verificato in conseguenza di un rischio escluso dalla copertura. La questione è stata di recente affrontata dal Tribunale di Monza che con la sentenza n. 134/2013 ha così stabilito "Dalla lettura delle condizioni generali di polizza ed in particolare dell'art. 13 ("Rischi assicurati"), si deduce come il rischio oggetto della copertura sia qualsiasi evento produttivo di danno materiale e diretto subito dall'unità da diporto descritta nella scheda di polizza di cui all'art. 10. E', pertanto, evidente la ricomprensione del danno subito dalla imbarcazione della L. ("solchi sulla superficie della murata laterale destra e graffi localizzati sulla fascia di colore blu"), tra quelli assicurati, indipendentemente dalla non circostanziata individuazione dell'evento storico produttivo dello stesso, verosimilmente da ricondursi a materiale incisione con oggetto a punta di scalpello, tipo cacciavite o lama". In tale caso l'assicurato si era limitato a fornire la prova della sussistenza del danno (solchi e graffi sulle murate) e non anche dell'evento causativo di tali danni del fatto che lo stesso si fosse verificato entro i limiti spaziali e temporali previsti dal contratto assicurativo. Il Tribunale tuttavia, interpretando rigorosamente la clausola di cui sopra, ha ritenuto che, trattandosi di copertura contro la universalità dei rischi non fosse richiesta la prova dell'evento storico produttivo di danno. Diverso sarebbe stato l'esito, in caso di applicazione delle clausole yacht inglesi. In tal caso, infatti, l'assicurato avrebbe dovuto indicare anche lo specifico evento produttivo di danno e la relativa riconducibilità ad un rischio coperto. La sentenza in commento si segnala anche sotto l'aspetto della quantificazione dei danni riconosciuti dal Giudice a titolo di indennizzo. Infatti, il Tribunale, pur riducendo grandemente la pretesa attorea (che includeva anche danni indiretti non coperti dalle clausole in commento), ha ritenuto di ammettere a risarcimento il costo relativo all'integrale riverniciatura dello scafo e sovrastruttura, anziché delle sole parti danneggiate. Il giudice, infatti, ha seguito l'impostazione del CTU secondo il quale la riverniciatura totale (anziché la riverniciatura delle sole parti danneggiate e la lucidatura della parti non danneggiate) trovasse fondamento nella finalità di evitare differenze cromatiche e di lucentezza tra la parte riverniciata e quella solo lucidata. Ciò tenuto conto che lo stato di vetustà dello scafo al momento del sinistro (sette anni) dovesse ritenersi incompatibile con la lucidatura del bene, da ritenersi adeguata soltanto in una situazione di limitata usura e invecchiamento.



avv. Barbara Pozzolo  
Studio Legale Pozzolo

## Il contenzioso giudiziale sulla mediazione ...

Facciamo un rapido aggiornamento sull'accesso contenzioso che vede l'Avvocatura, attraverso le sue associazioni di categoria, contrapporsi alla sopravvivenza dell'istituto della Mediazione. Dopo la pronuncia della Corte Costituzionale che aveva rilevato l'eccesso di delega nella previsione del D.l. 28/2010 sulla obbligatorietà del tentativo di mediazione quale condizione di procedibilità della domanda in sede giudiziale, il legislatore era nuovamente intervenuto con il Decreto 69/2013 c.d. "del fare" per reintrodurre la mediazione obbligatoria ed apportare alcuni correttivi, alla luce delle criticità emerse. L'OUA (Organismo Unitario dell'Avvocatura) aveva immediatamente presentato motivi di impugnazione aggiuntivi al ricorso pendente al TAR Lazio rispetto a quelli già svolti chiedendo nuovamente che il TAR concedesse la sospensione in via cautelare del provvedimento impugnato. Il TAR in sede cautelare, nella Camera di Consiglio del 4 dicembre 2013, ritenuta preliminarmente la propria competenza, respingeva la richiesta misura cautelare (sospensione del Regolamento D.M.180/2010) con ordinanza n. 4872 depositata il 10 dicembre 2013. Il Tar dato preliminarmente atto della riunione dei ricorsi n. 10937 del 2010 (al quale erano stati aggiunti motivi di impugnazione, a seguito dell'entrata in vigore del d.l. 69/2013 intervenuto a seguito della sentenza della Corte Costituzionale) e del ricorso n. 11235

del 2010, riteneva che "non sussistono i presupposti per la concessione della misura cautelare richiesta con i mezzi aggiunti; Ritenuta, in particolare, per un verso, l'insuscettibilità dell'atto regolatorio impugnato di arrecare all'attualità in capo ai ricorrenti un danno caratterizzato dai requisiti dell'irreparabilità e della gravità, ben potendo i medesimi conseguire l'integrale riparazione delle posizioni azionate in gravame che dovessero essere ritenute illegittimamente lese in sede di accoglimento nel merito del ricorso, per altro verso, la necessità di esaminare le nuove questioni di costituzionalità dedotte in ragione delle modifiche normative sopravvenute in corso di giudizio nella sede propria del merito". Dopo il rigetto dell'istanza cautelare pronunciata dal TAR, l'OUA presentava reclamo al Consiglio di Stato, con ricorso rubricato al R.G. 544/2014. In data 11 febbraio 2014 con l'ordinanza n. 607, il Consiglio di Stato accoglieva il reclamo, sia pur nei limiti che andiamo di seguito ad evidenziare. I Giudici di Palazzo Spada, pur accogliendo l'appello, non hanno disposto la sospensione cautelare richiesta e ciò proprio sulla base delle medesime argomentazioni già espresse dal Tribunale di primo grado. Sul punto, l'ordinanza resa è di cristallina chiarezza (nonostante le interpretazioni fuorvianti che ne sono state date all'indomani della pubblicazione): "considerato che le questioni sottoposte appaiono meritevoli di un vaglio nel merito, dovendosi in tali limiti accogliere l'appello e disporre la sollecita fissazione dell'udienza di discussione, ai sensi dell'art. 55 comma 10 del codice del processo amministrativo".

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quarta) Accoglie l'appello (Ricorso numero: 544/2014) e, per l'effetto, ordina che a cura della segreteria la presente ordinanza sia trasmessa al Tar per la sollecita fissazione dell'udienza di merito ai sensi dell'art. 55, comma 10, cod. proc. amm. Il Consiglio di Stato, con l'ordinanza in commento, conferma la posizione già espressa dal Tribunale di primo grado e, in ordine alla mancata concessione della misura cautelare richiesta, si limita ad affermare che "le questioni sottoposte appaiono meritevoli di un

vaglio nel merito" ed a tal fine ha disposto che il TAR Lazio, ai sensi dell'art. 55, co. 10, D.lgs n. 104/2010, fissi "sollecitamente" l'udienza sul merito. Ricordiamo che l'art. 55, comma 10 prevede che: "Il tribunale amministrativo regionale, in sede cautelare, se ritiene che le esigenze del ricorrere siano apprezzabili favorevolmente e tutelabili adeguatamente con la sollecita definizione del giudizio nel merito, fissa con ordinanza collegiale la data della discussione del ricorso nel merito. Nello stesso senso può provvedere il Consiglio di Stato, motivando sulle ragioni per cui ritiene di riformare l'ordinanza cautelare di primo grado; in tal caso, la pronuncia di appello è trasmessa al tribunale amministrativo regionale per la sollecita fissazione dell'udienza di merito". Il successivo comma 11 dispone che: "L'ordinanza con cui è disposta una misura cautelare fissa la data del ricorso nel merito". Se quindi le intenzioni dei Giudici di Palazzo Spada fossero state quelle di accogliere il ricorso integralmente, essi avrebbero utilizzato questo comma invece del precedente che prevede un semplice rinvio della questione al TAR Lazio per la sua trattazione nel merito. Alcuni commenti immediatamente apparsi circa la asserita "sospensione dell'obbligatorietà della mediazione" appaiono quindi erronei (od eccessivamente entusiastici) alla luce del tenore letterale dell'ordinanza del Consiglio di Stato. Non vi è stata infatti nessuna sospensione del D.M. impugnato. Ciononostante l'OUA ha comunque presentato al Consiglio di Stato un'istanza, ai sensi dell'art. 112 co. 5 cod. amm., per la richiesta di chiarimenti. Il Consiglio di Stato ha quindi fissato l'udienza dell'11 marzo 2014 per consentire la discussione. Nel mentre il Tar, in ossequio alle indicazioni del Consiglio di Stato, ha fissato per l'08 ottobre 2014 l'udienza per la trattazione sul merito dell'eventuale annullamento del d.m. n. 180 del 18 ottobre 2010 avente ad oggetto "regolamento recante la determinazione dei criteri e delle modalità di iscrizione e tenuta del registro degli organismi di mediazione e dell'elenco dei formatori per la mediazione, nonché l'approvazione delle indennità spettanti agli organismi ai sensi dell'art. 16 del d.lgs. n. 28 del 2010..." To be continued

# 7 maggio 2014 alle ore 15.00

Prima conversazione di

# Lex Trasporti

Mensile di diritto divulgativo

presso il **Centro di Centro di Cultura, Formazione e Attività Forensi**

in Genova via XII Ottobre, 3



Richard GUNN  
ReedSmith

## I punto di vista anglosassone sulla convenzione sul Lavoro Marittimo del 2006

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

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

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



avv. Daniela Aresu  
Studio Legale Aresu

## La normativa

**DIRETTIVA 2012/ 34/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012 che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GUUE L. 343 del 14/12/2012)**

L'Unione Europea propone un nuovo quadro normativo per migliorare competitività ed efficienza del trasporto ferroviario, nella consapevolezza che le ferrovie rappresentano un elemento vitale nel settore dei trasporti in un'ottica di mobilità sostenibile. Attualmente si sta attraversando in molti Paesi Europei una fase di declino del trasporto ferroviario, nell'alternativa tra una ristrutturazione del mercato ferroviario o l'accettazione - come dice SiimKellas, Vice Presidente della Commissione Europea - di un inarrestabile declino in base al quale le ferrovie sono in Europa un "giocattolo lussuoso per pochi Paesi ricchi e sono un lusso non sostenibile per la gran parte degli altri che hanno scarsità di risorse pubbliche". Vero è che già nel Libro bianco del 2011 sui trasporti si invocava un potenziamento del trasporto ferroviario data la difficoltà di ridurre la dipendenza dal petrolio in altri settori. La direttiva 2012/34/UE, istitutiva di uno spazio ferroviario europeo unico, potenzia le disposizioni esistenti in materia di concorrenza, rafforza il potere delle autorità nazionali di regolamentazione, migliora il quadro degli investimenti nel settore ferroviario e garantisce un accesso più equo all'infrastruttura ferroviaria e ai servizi ferroviari. Il quadro normativo proposto si basa essenzialmente su alcuni punti essenziali: 1. Gestione delle imprese ferroviarie e secondo principi commerciali, anche a prescindere dalla loro proprietà. 2. Separazione tra gestione dell'infrastruttura e fornitura dei servizi di trasporto. Questo è uno dei cardini. La Commissione propone di rafforzare il ruolo dei gestori dell'infrastruttura in modo che essi abbiano il controllo di tutte le funzioni centrali della rete ferroviaria, dividendo però, sotto il profilo operativo e contabile, i gestori dell'infrastruttura da tutti gli operatori che assicurano la circolazione dei treni. Ciò è essenziale per eliminare i potenziali conflitti di interesse e garantire a tutte le imprese un libero accesso al mercato. 3. Libertà di accesso per le imprese ferroviarie all'infrastruttura ferroviaria in tutti gli stati membri per tutti i tipi di servizio di trasporto ferroviario, di merci e di persone. Il termine per conformarsi alle disposizioni della Direttiva è fissato al 16 giugno 2015.

**DIRETTIVA 2012/32/UE DELLA COMMISSIONE del 25 ottobre 2012 recante modifica della direttiva 96/98/CE del Consiglio sull'equipaggiamento marittimo (GUUE L 312 del 10/11/2012)**

**REGOLAMENTO di ESECUZIONE (UE) N. 1082/2012 DELLA COMMISSIONE del 9**

**novembre 2012 recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010 per quanto riguarda la convalida della sicurezza dell'aviazione civile UE (GUUE L 324 del 22/11/2012)**

**LEGGE 14 gennaio 2013, n. 5 - Adesione della Repubblica italiana alla Convenzione delle Nazioni Unite sulle immunità giurisdizionali degli Stati e dei loro beni, fatta a New York il 2 dicembre 2004, nonché norme di adeguamento all'ordinamento interno. (13G00023) (GU n.24 del 29-1-2013)**

Entrata in vigore del provvedimento: 30/01/2013  
L'Italia aderisce alla Convenzione delle Nazioni Unite sulle immunità giurisdizionali degli Stati e dei loro beni, fatta a New York il 2 dicembre 2004. Tra i punti più importanti: la prevalenza del giudicato della Corte internazionale di fronte alle decisioni dei Tribunali nazionali; i casi e le materie in cui gli Stati si comportano come soggetti privati; le procedure di notifica di atti giudiziari ad altri Stati. La Convenzione si applica all'immunità giurisdizionale di uno Stato e dei suoi beni davanti ai tribunali di un altro Stato. Uno Stato attua l'immunità degli Stati, prevista nella convenzione, astenendosi dall'esercitare la sua giurisdizione in un procedimento davanti ai propri tribunali contro un altro Stato e, a tal fine, vigilando affinché i suoi tribunali decidano d'ufficio che l'immunità dell'altro Stato sia rispettata. E' previsto che lo Stato possa prestare espresso consenso all'esercizio della giurisdizione nei suoi confronti ma tale consenso deve essere prestato o mediante accordo internazionale, o mediante contratto scritto o dichiarazione resa davanti al Tribunale. Un procedimento davanti a un tribunale di uno Stato è considerato promosso contro un altro Stato quando quest'ultimo: a) è citato come parte nel procedimento; b) non è citato come parte nel procedimento, ma il procedimento è di fatto mirato a recare pregiudizio ai suoi beni, diritti, interessi, o attività. Sono poi previste una serie di ipotesi in cui l'immunità giurisdizionale non può essere invocata. Ai fini che qui interessano rileva l'ipotesi delle Navi di cui uno Stato è proprietario o esercente. In tal caso, lo Stato non può invocare l'immunità giurisdizionale davanti a un tribunale di un altro Stato, competente in materia, in un procedimento concernente l'esercizio di tale nave se, nel momento in cui si è verificato il fatto che ha dato luogo all'azione, la nave non era utilizzata a scopi di servizio pubblico non commerciali. La disposizione non si applica né alle navi da guerra e alle navi ausiliarie né alle altre navi di cui uno Stato è proprietario o esercente e che attualmente sono utilizzate esclusivamente a scopi di servizio pubblico non commerciali. Sempre che gli Stati interessati non convengano diversamente, uno Stato non può invocare l'immunità giurisdizionale davanti a un tribunale di un altro Stato, competente in materia, in un procedimento concernente il trasporto di carico a bordo di una nave di cui uno Stato è proprietario o esercente se, nel momento in cui si è verificato il fatto che ha dato luogo all'azione, la nave non era utilizzata a scopi di servizio pubblico non commerciali; la disposizione non si applica né a un carico trasportato a bordo delle navi né a un carico di cui uno Stato è proprietario e che è utilizzato o destinato a essere utilizzato

esclusivamente a scopi di servizio pubblico non commerciali. Gli Stati possono invocare tutti i mezzi di difesa, prescrizione e limitazione di responsabilità di cui possono prevalersi le navi e i carichi privati e i loro proprietari. La Convenzione entrerà in vigore trenta giorni dopo la data del deposito del trentesimo strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione presso il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

**DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 21 gennaio 2013**

**Modifica al decreto 5 agosto 2008, concernente l'imposizione di oneri di servizio pubblico sulle rotte Alghero-Roma Fiumicino e viceversa, Alghero-Milano Linate e viceversa, Cagliari-Roma Fiumicino e viceversa, Cagliari-Milano Linate e viceversa, Olbia-Roma Fiumicino e viceversa, Olbia-Milano Linate e viceversa. (13A00893) (GU n.32 del 7-2-2013).**

Il decreto modifica l'allegato tecnico al decreto ministeriale n.103/2008 in misura significativa in quanto mentre prima si prevedeva che il vettore potesse esercitare "il traffico con aeromobili di capienza inferiore senza, diminuire il numero delle frequenze" adesso può « esercitare il traffico con aeromobili di capienza inferiore, diminuendo, ove necessario, anche il numero di frequenze». La modifica risulta dettata dall'opportunità di poter adeguare l'offerta di voli del servizio onerato, oltre al tipo di aeromobile, nel caso in cui si verifichi che il coefficiente di riempimento complessivo dei voli previsti dall'allegato tecnico del decreto ministeriale n. 103 del 5 agosto 2008 risulti inferiore al 50%.

**DECRETO LEGISLATIVO 16 gennaio 2013, n. 2**

**Modifiche ed integrazioni ai decreti legislativi 18 aprile 2011, n. 59 e 21 novembre 2005, n. 286, nonché attuazione della direttiva 2011/94/UE recante modifiche della direttiva 2006/126/CE, concernente la patente di guida. (13G00019) (GU n.15 del 18-1-2013)**

**DECRETO MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 25 gennaio 2013**

**Individuazione dei meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo. (13A00791) (GU n.30 del 5-2-2013)** Il decreto definisce e individua i meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo (denominati scatola nera o equivalenti) intendendo quei dispositivi, sigillati, alimentati e solidamente ancorati ad elementi fissi e rigidi del veicolo stesso, che consentono la determinazione continuativa nel tempo di posizione e velocità del veicolo; consentono la determinazione continuativa nel tempo del profilo accelerometrico del moto del veicolo; consentono la diagnostica da remoto dell'integrità funzionale del dispositivo; consentono l'incorruttibilità del dato raccolto con una percentuale superiore al 99%; consentano la tempestiva individuazione di malfunzionamenti o di tentativi di manomissione fisica o logica non autorizzati; consentano la trasmissione wireless bi-direzionale con altri dispositivi installati a bordo del veicolo; consentano la trasmissione periodica sicura delle informazioni immagazzinate. L'art. 132, comma 1, D.Lgs. 209/2005, prevede, che, nel caso in cui l'assicurato acconsenta all'installazione di meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, denominati scatola nera o equivalenti, o ulteriori dispositivi, individuati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, i costi di installazione, disinstallazione, sostituzione, funzionamento e portabilità sono a carico delle compagnie che praticano inoltre una riduzione significativa rispetto alle tariffe stabilite ai sensi del primo periodo, all'atto della stipulazione del contratto o in occasione delle scadenze successive.



avv. Andrea Tracci  
Studio Legale TDP

## I COSTI MINIMI: Primi orientamenti Giurisprudenziali

Cominciamo, come di consueto, dal riassunto dell'ultima puntata. Avevamo scritto che il mondo dell'autotrasporto (o almeno una sua parte) sembrava soddisfatto dal provvedimento del Ministro Lupi, che, con una direttiva del 10 gennaio (prot. n. 3), aveva confermato (la pur ovvia) piena vigenza dell'art. 83-bis della legge 133/2007 e s.m. (istitutivo dei c.d. "costi minimi"), potenziando il sistema dei controlli attraverso una apposita delega agli uffici della motorizzazione civile in merito all'applicazione delle sanzioni derivanti dall'inosservanza delle predette "tariffe di legge" (o meglio di tali soglie di costo definite incompressibili). Il Ministero prendeva atto della difficoltà di far rispettare tali costi minimi, nonché delle incertezze interpretative (leggasi incertezze giurisprudenziali) in materia, e riteneva pertanto di dover individuare direttamente detta Autorità (Motorizzazione) all'interno dell'organizzazione periferica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti "... la cui capillare diffusione sull'intero territorio nazionale garantisce, oltre ad un rapporto diretto con gli organi accertatori (Guardia di Finanza e Agenzia delle Entrate), anche un più proficuo rapporto con i trasgressori per la ponderazione dei loro interessi legittimi anche nel corso del procedimento amministrativo...". Il Ministero, nella predetta circolare, ricorda quindi il contesto normativo, che prevede "...la definizione, per quanto riguarda i contratti di trasporto di merci indipendentemente dalla forma scritta o verbale, dei valori dei costi chilometrici minimi di esercizio che garantiscano almeno la copertura dei costi di esercizio delle imprese di autotrasporto nell'ambito dei quali viene determinata la quota, espressa in percentuale, rappresentata dai costi del carburante... **Detti costi minimi non individuano una tariffa, ma piuttosto una soglia minima di congruità che di cui si assume una diretta incidenza sui livelli di sicurezza della circolazione stradale. A tale valore "soglia"**

potranno essere aggiunti tutti gli ulteriori costi di esercizio che sono direttamente connessi con l'abilità organizzativa ed imprenditoriale del vettore, oltre naturalmente al margine di profitto, che resta rimesso alla libera contrattazione fra le parti, e che non potevano essere predeterminati dall'Amministrazione, a pena di probabili censure delle Autorità comunitarie...". Tale nota sembra proprio cogliere la difficoltà, espressa a più riprese dai Tribunali di merito, di ritenere compatibile la norma in questione con i dettami del trattato UE, e con la legislazione comunitaria in genere. Il Tribunale di Lucca con la nota ordinanza di remissione alla Corte costituzionale, ma anche, più recentemente il Tribunale di Trento (sotto il profilo, in particolare, del differente – ed a suo dire irragionevole – regime prescrizione tra contratti scritti e non scritti), hanno palesato tali dubbi di contrasto con la norma comunitaria. Altri Tribunali (ad esempio quello di Genova, cfr. sentenza n. 10548/2012), hanno assunto un atteggiamento particolarmente prudente in merito a tale norma, ritenendo di dover in ogni caso sospendere la provvisoria esecutorietà di decreti ingiuntivi emessi nei confronti di committenti, in tutti i casi (per la verità assai ricorrenti) in cui non fosse stato rispettato, da parte dell'autotrasportatore, l'obbligo di indicazione nelle fatture della parte di corrispettivo imputabile al costo del carburante. Tali variazioni interpretative (ad oggi piuttosto disomogenee) potranno forse essere, in qualche modo, ovviate con la nota del Ministero, poiché la stessa, pur indirettamente, precisa che le sanzioni a carico del committente non vengano meno neppure in caso di mancato rispetto, da parte dell'autotrasportatore, dei predetti requisiti formali nella fatturazione. Infatti, la nota ministeriale ricorda che il novellato il comma 15 del citato articolo 83-bis stabilisce che le violazioni indicate al comma 14 sono constatate dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Entrate in occasione dei controlli ordinari e straordinari (leggasi su segnalazione del diretto interessato) effettuati presso le imprese committenti, con la conseguenza "...che l'adempimento posto a carico dei Comandi provinciali della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Entrate **è limitato alla sola constatazione della violazione, sotto il profilo del rispetto della garanzia della copertura dei costi di esercizio delle imprese di settore**, ed all'espletamento della relativa attività istruttoria. Pertanto, anche in assenza del dato richiesto in merito al costo del carburante, "... Qualora in esito all'attività

istruttoria espletata dai competenti organi emerga la responsabilità del soggetto destinatario dell'accertamento, l'Autorità competente alla constatazione della violazione trasmette il verbale redatto durante la verifica, con la prova delle eseguite contestazioni o notificazioni, corredato di una breve relazione e di ogni altro atto o documento istruttorio necessario alla definizione della sanzione, all'ufficio periferico della motorizzazione civile (UMC) nella cui circoscrizione territoriale è stato effettuato l'accertamento della violazione". Infine, gli Uffici motorizzazione civile, verificata la regolarità formale degli atti istruttori ed il rispetto del solo diritto di difesa del presunto trasgressore, emetteranno il provvedimento amministrativo che ingiunge il pagamento della sanzione amministrativa correlata alla violazione. Al trasgressore dovrà essere riconosciuto il diritto di presentare le proprie difese successivamente alla notifica del verbale di accertamento, nel termine di 15 giorni dalla notifica stessa, se non abbia già esercitato tale diritto innanzi all'organo accertatore. Non solo, continua la nota che "...il provvedimento, che dovrà essere congruamente motivato richiamando i presupposti di fatto e di diritto posti a fondamento della sanzione, **dovrà indicare espressamente il valore del costo chilometrico totale (ricavabile dalle tabelle pubblicate nel sito istituzionale dell'Amministrazione) avendo cura di indicare, altresì, gli altri dati del calcolo effettuato, coincidenti con il costo chilometrico unitario, la lunghezza chilometrica del percorso effettuato, l'importo già versato dal committente**, nonché la classe cui appartiene il veicolo utilizzato per il trasporto conformemente alle tabelle pubblicate nel sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti...". Come risulta evidente, dunque, l'attività ispettiva (e sanzionatoria) prescinde totalmente dalla verifica dell'adempimento, da parte del vettore, degli obblighi di legge. Non vi è quindi chi non veda, nell'iniziativa del Ministero, un tentativo di scardinare, nei fatti, quell'orientamento, sopra ricordato, che pone quale condizione dell'azione monitoria provvisoriamente esecutiva la puntuale indicazione del costo del carburante e della tratta effettivamente percorsa dal vettore.

visita il nostro sito

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



**dr. Gambattista Poggi**

Studio Poggi & Associati

## AUTOTRASPORTO

In relazione ai contratti di trasporto di merci su strada, mediante l'inserimento del comma 95 dell'art.1 della legge di stabilità 2014 (legge 27.12.2013 n. 147, S.O. n. 87 G.U. 27.12.2013 n. 302), è stato soppresso l'obbligo delle imprese di autotrasporto di emettere fatture entro la fine del mese in cui si sono svolte le relative prestazioni di trasporto. La soppressione dell'obbligo di emissione della fattura entro la fine del mese in cui si sono svolte le prestazioni consegue alla modifica dell'articolo 83-bis, comma 12, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni, che, in relazione al termine di pagamento, ha eliso le parole «che deve avvenire entro e non oltre la fine del mese in cui si sono svolte le relative prestazioni di trasporto». Pertanto, dal mese di gennaio 2014, le aziende di autotrasporto per conto terzi non devono più emettere le fatture entro la fine del mese in cui sono svolte, ma possono attendere la data del relativo incasso. In applicazione dei principi generali ai fini IVA, la fattura potrà essere emessa al momento dell'effettuazione dell'operazione, che per le prestazioni di servizio coincide con il «pagamento del corrispettivo» (cfr. artt.6 e 21, D.P.R.633/1972). La possibilità di emissione della fattura al momento dell'incasso comporta evidenti vantaggi alle imprese degli autotrasportatori conseguenti alla possibilità di posticipare il versamento dell'IVA a debito come risultante dalla liquidazione IVA periodica. Per effetto della predetta variazione viene, inoltre, eliminato il conflitto tra l'articolo 83-bis, comma 12, decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, nel testo ante modifica che non consentiva

all'impresa di posticipare la fattura al momento dell'incasso, con l'agevolazione disposta dall'art. 74 comma 4, D.P.R. 633/1972 a favore degli «autotrasportatori di cose per conto terzi iscritti all'albo», secondo la quale, per le prestazioni di servizi degli autotrasportatori effettuate nei confronti del medesimo committente, nel rispetto del termine di cui all'articolo 21, quarto comma, primo periodo stesso decreto, può essere emessa una sola fattura per più operazioni di ciascun trimestre solare. Resta ferma la deroga all'articolo 23, primo comma, stesso decreto, in base alla quale le fatture emesse per le prestazioni di servizi degli autotrasportatori possono essere comunque annotate entro il trimestre solare successivo a quello di emissione. Sempre in applicazione dei principi generali in materia IVA, in ogni caso, se prima di "effettuare" a fini fiscali l'operazione, ovvero prima del pagamento del corrispettivo, l'impresa emette la fattura, l'operazione si considererà effettuata, limitatamente all'importo fatturato, alla data della fattura. Invariata la disposizione contenuta nel richiamato art. 83-bis, comma 12, in relazione all'applicazione delle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231, laddove dispone che il termine di pagamento del corrispettivo relativo ai contratti di trasporto di merci su strada non può, comunque, essere superiore a sessanta giorni, decorrenti dalla data di emissione della fattura da parte del creditore in attuazione della direttiva 2000/35/CE, con esclusione di qualsiasi diversa pattuizione tra le parti, scritta o verbale, che non sia basata su accordi volontari di settore, conclusi tra organizzazioni associative di vettori rappresentati nella Consulta generale per l'autotrasporto e per la logistica, di cui al comma 16, e organizzazioni associative dei committenti.

### Principali scadenze fiscali per le imprese fino al 15 aprile 2014

**15-03-14** 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.

**17-03-14** Contribuenti Iva mensili/trimestrali: liquidazione e versamento dell'Iva relativa al mese/trimestre precedente.

**17-03-14** 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 marzo 2014

**17-03-14** 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.

**25-03-14** 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.

**31-03-14** 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.



**avv. Daniela Aresu**  
*Studio Legale Aresu*

**avv. Guglielmo Camera**  
*Studio Legale Camera Vernetti*

**avv. Daniela D'Alauro**  
*Studio Legale Turci*

**avv. Francesca D'Orsi**  
*Studio Legale D'Orsi*

**Avv. Andrea Facco**  
*Studio Legale Ghelardi & Associati*

**avv. Serena Giovidelli**  
*Studio Legale Cimmino  
Carnevale De Filippis*

**avv. Massimiliano Grimaldi**  
*Grimaldi Studio Legale*

**avv. Claudio Perrella**  
*Studio Legale LS LexJusSinacta*

**avv. Fabio Pieroni**  
*Studio Legale Siccardi Bregante & C.*

**dr. Gambattista Poggi**  
*Studio Poggi & Associati*

**avv. Barbara Pozzolo**  
*Studio Legale Pozzolo*

**avv. Chiara Raggi**  
*Studio Legale Mordiglia*

**avv. Giancarlo Soave**  
*Studio Legale Soave*

**avv. Andrea Tracci**  
*Studio Legale TDP*

**L'Angolo Anglosassone**  
**Richard GUNN**  
*ReedSmith*

**La normativa**

**Prescrizione e Decadenza**

**I recenti interventi dell'UE contro le frodi in materia di IVA**

**Il parlamento Europeo vota sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo**

**Droni, il futuro nei nostri Cieli**

**Assicurazione Obbligatoria per la responsabilità civile: come si applica ai natanti**

**Rilascio delle patenti nautiche**

**Accertamento e certificazione delle specifiche contrattuali nelle vendite di commodities**

**Il caso ATHENA**

**L'angolo fiscale**

**Il contenzioso giudiziale sulla mediazione**

**Demolizione e riciclaggio di navi: la UE adotta un regolamento proprio**

**Brevi Note in tema di trasporto ferroviario di merci pericolose**

**Costi Minimi: I primi orientamenti giurisprudenziali**

**La convenzione sul lavoro marittimo - 2006**

# 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, Marcello Ghelardi, Andrea La Mattina, Marco Lopez De Gonzalo, Aldo Mordiglia, Emilio Piombino, Carlo Rossello, Leopoldo Tullio, Marco Turci, Sergio Turci, Enrico Vergani. **Comitato di redazione:** Daniela Aresu, Serena Giovidelli, Guglielmo Camera, Simona Coppola, Daniela D'Alaura, Francesca D'Orsi, Massimiliano Grimaldi, Andrea Facco, Anna Masutti, Margherita Pace, Claudio Perrella, Fabio Pieroni, Barbara Pozzolo, Chiara Raggi, Giancarlo Soave, Andrea Tracci.



avv. Massimiliano Grimaldi  
Grimaldi Studio Legale

### Il transito delle grandi navi nella laguna di Venezia e il principio di gradualità di cui al decreto interministeriale 2 marzo 2012, n. 79

Con il decreto n. 79/12 il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ha fissato le misure generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili all'interno di aree sensibili nel mare territoriale in vista di una loro più efficace protezione. L'iniziativa, promossa anche alla luce dell'articolo 83 del codice della navigazione (il quale prevede la possibilità per il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale, per motivi di ordine pubblico, di sicurezza della navigazione e, di concerto con il Ministro dell'ambiente della tutela del territorio e del mare, per motivi di protezione dell'ambiente marino, determinando le zone alle quali il divieto

si estende), è derivata dalla necessità di proteggere in maniera particolare alcune zone marine e costiere particolarmente vulnerabili interessate da notevoli volumi di traffico e, ciò, in considerazione dei recenti incidenti della navigazione occorsi in prossimità di aree di grande valore ecosistemico ed ambientale e dalla significativa rilevanza socio-economica delle risorse ivi esistenti e, in quanto tali, soggette a particolari regimi di tutela. In tale ambito il decreto ha previsto misure speciali per la protezione di aree ritenute particolarmente vulnerabili, tra le quali ha annoverato la laguna di Venezia. In relazione alla laguna, l'articolo 2, comma 1, lettera b), del decreto in questione si esprime nei seguenti termini: "b) nella laguna di Venezia: 1) e' vietato il transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda; 2) al fine di conseguire i più elevati livelli di sicurezza anche ambientale l'Autorità Marittima, sentita l'Autorità portuale, con ordinanza disciplina, secondo la stazza lorda delle navi, la distanza minima alla quale le stesse devono mantenersi

vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate, come individuate dall'Autorità marittima con proprio provvedimento. Nelle more di tale disponibilità, l'Autorità marittima, d'intesa con il Magistrato alle acque di Venezia e l'Autorità portuale, adotta misure finalizzate a mitigare i rischi connessi al regime transitorio perseguendo il massimo livello di tutela dell'ambiente lagunare." L'articolo 3, comma 1, del decreto ha, in sostanza, subordinato l'operatività del divieto di transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda alla disponibilità di vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate, demandandone l'individuazione ad uno specifico provvedimento della autorità marittima. In altri termini, quindi, le navi interessate dal divieto di transito di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), punto 1, del decreto n. 79/12 potranno continuare a navigare sino a che la autorità marittima non avrà con proprio provvedimento individuato vie di navigazione praticabili alternative a quelle vietate. Le previsioni di cui al suddetto decreto hanno invero trovato recente



l'una dall'altra qualora navighino nello stesso senso." L'articolo 3 "Disposizioni transitorie", comma 1, del suddetto decreto dispone poi che "Il divieto di cui all'art. 2, comma 1, lettera b), punto 1), si applica a partire dalla disponibilità di

attuazione attraverso l'ordinanza n. 153/2013 recante "Ulteriori misure di mitigazione e di rischio connesse al regime provvisorio di applicazione del decreto interministeriale n. 79 del 2 marzo 2012". Tale provvedimento, che la capitaneria di porto di Venezia sembrerebbe avere emesso in osservanza di una direttiva ministeriale del 20 novembre 2013 (si vedano le premesse dell'ordinanza n. 153/13): - fissa in 708, per il

corrente anno, il numero massimo di transiti di navi passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 GT nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca (articolo 1); - vieta lo stazionamento contestuale diurno di un numero superiore a 5 navi della suddetta tipologia negli ormeggi della stazione marittima (articolo 1); - vieta, a partire dal 5 aprile di quest'anno, il transito di navi traghetto (ro-ro e ro-ro pax) nel canale di San Marco e nel canale della Giudecca (articolo 2); - vieta, con riguardo al 2015, il transito di navi passeggeri di stazza lorda superiore a 96.000 GT nei suddetti canali di San Marco e della Giudecca (articolo 3). Ora, sembra evidente che la richiamata ordinanza n. 153/13 ha reso immediatamente operativo il divieto di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), punto 1, del decreto interministeriale n. 79/12, così discostandosi dalle inequivocabili disposizioni transitorie di cui all'articolo 3 del decreto interministeriale stesso. Fissare, infatti, un numero massimo di transiti nell'anno 2014 equivale a vietare il transito una volta che tale numero sia stato raggiunto, con la conseguenza che la previsione di un numero massimo di transiti per l'anno in corso non sembra poter essere legittimamente considerata quale misura di mitigazione del rischio nelle more della disponibilità di vie navigabili alternative. Era peraltro prevedibile - in considerazione dei notevoli interessi in gioco - l'impugnazione del provvedimento in questione innanzi al Tar per il Veneto il quale, con la recente ordinanza n. 179/2014, ne ha disposto la sospensione con tutti gli atti impugnati. Il giudice ha osservato, in particolare, che le limitazioni imposte dall'articolo 1 e dall'articolo 3 della predetta ordinanza n. 153/13, sebbene formalmente previste per dare attuazione al decreto interministeriale n. 79/12, "risultano stabilite in assenza dello specifico presupposto richiesto per la relativa adozione, dal momento che l'operatività del divieto di transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda (di cui all'art. 2, comma 1, lettera b) del citato D.M. n.79/2012) è ivi espressamente subordinata alla disponibilità di praticabili vie di navigazione alternative a quelle vietate, come individuate dall'Autorità marittima con proprio provvedimento (così l'art. 3, comma 1, del citato D.M.). Le misure in esame si pongono conseguentemente in contrasto con lo specifico principio di gradualità enunciato dal D.M. n.79/2012, in base al quale l'interdizione del transito può essere consentita solo a partire dal momento dell'effettiva disponibilità di una via alternativa, con ciò sostanzialmente anticipando quel divieto che invece, avrebbe dovuto essere preceduto da opportune, necessarie misure precauzionali, da adottarsi "in attesa di tale disponibilità", al fine di "mitigare i rischi connessi al regime transitorio, perseguendo il massimo livello di tutela dell'ambiente lagunare". A ciò deve aggiungersi che l'ordinanza di qua non appare sostenuta da una adeguata attività istruttoria preliminare, volta all'identificazione dei rischi connessi ai traffici nei canali in questione e ai transiti delle navi con stazza superiore a 40.000 tonnellate, non potendosi evincere dal provvedimento, un'esauriente ponderazione né dei presupposti di fatto, né delle specifiche

valutazioni dei rischi, assunti a fondamento delle misure "mitigatorie" in esame. Tale carenza, oltre a concretare un difetto di motivazione, non consente altresì di valutare appieno l'idoneità della razionalità e la congruenza delle misure limitative in concreto adottate. Del pari deve rilevarsi, con particolare evidenza, che le stesse Direttive del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 20.11.2013 alla Capitaneria di Porto, aventi ad oggetto l'adozione delle misure di mitigazione per il periodo transitorio 2014 e 2015, appaiono viziate dai medesimi difetti di genericità e indeterminazione sopra evidenziati con riguardo all'ordinanza n. 153/2013, dal che deriva la attuale critica situazione di carenza di disposizioni puntuali e idonee a contemperare, razionalmente, tutti gli interessi coinvolti."



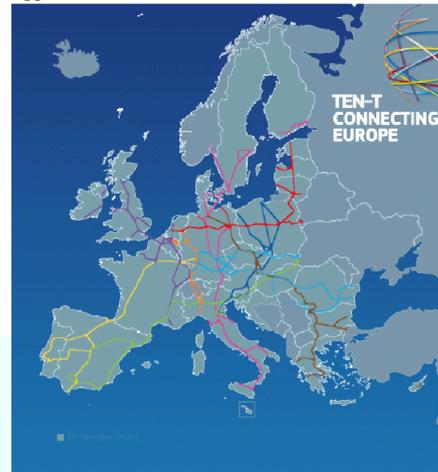
avv. Chiara Raggi

Studio Legale Mordiglia

## Trasporti UE: la nuova politica delle infrastrutture

"trasporti sono cruciali per l'economia europea: l'Europa non potrà crescere e prosperare senza buone connessioni. La nuova politica infrastrutturale dell'UE consentirà di realizzare nei 28 Stati membri una rete europea dei trasporti robusta e capace di promuovere la crescita e la competitività, che collegherà l'est all'ovest e sostituirà il puzzle attuale dei trasporti con una rete autenticamente europea". Così la Commissione Europea, con una nota dell'Ottobre scorso, anticipava l'approvazione del Regolamento UE n. 1315/2013 per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Come noto, la rete TEN-T (Trans-European Networks - Transport) è una rete multimodale di trasporto che favorisce il trasferimento del traffico di passeggeri e merci dal modo stradale a quello ferroviario e ad altri modi di trasporto. Scopo della politica UE relativa alla rete transeuropea è dunque quella di realizzare le infrastrutture di trasporto e le interconnessioni necessarie per sostenere il mercato unico e garantire la libera circolazione delle merci e delle persone all'interno dell'Unione nonché garantire margini di occupazione più alti e la competitività all'interno della UE. Come chiarito dalla Commissione Europea dei trasporti nel comunicato stampa del 17 Ottobre 2013, "la nuova politica infrastrutturale dell'Unione trasformerà l'attuale groviglio di strade, ferrovie, aeroporti e canali europei per farne una rete transeuropea dei trasporti unificata". La pubblicazione del Regolamento UE 1315/2013, approvato dalle istituzioni dell'Unione europea nel novembre 2013, si inserisce pertanto nel detto contesto di politica europea. Il testo del

regolamento nasce dalla consapevolezza che la pianificazione, lo sviluppo ed il funzionamento delle reti transeuropee dei trasporti contribuiscono al conseguimento di importanti obiettivi dell'Unione tra i quali la costituzione di uno spazio unico europeo dei trasporti per una politica competitiva e sostenibile (in tal senso si legge nel Libro bianco



della Commissione Europea intitolato "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti"). Come si legge nell'articolo 6 del Regolamento, lo sviluppo graduale della rete transeuropea dei trasporti avverrà attraverso una struttura a doppio strato: una rete globale (da realizzare entro il 2050), costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate ed una rete centrale, a livello UE (da realizzare entro il 2030), basata su un approccio a corridoio, che comprenderà le parti della rete globale che rivestono la più alta importanza a livello strategico per il conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea (TEN-T). Il Regolamento UE 1315/2013 prospetta pertanto una **revisione della rete TEN-T** allo scopo di realizzare una rete completa ed integrata che comprenda e colleghi tutti gli Stati membri dell'UE in maniera intermodale ed interoperabile, per contribuire alla realizzazione, entro il 2050, di uno **spazio unico europeo dei trasporti** basato su un sistema di trasporti competitivo ed efficiente. Quanto alla **rete globale**, per realizzare questo obiettivo la Commissione delinea una **strategia a lungo termine fino al 2050** che indica quali "**priorità generali**" interventi volti a: 1. garantire una migliore accessibilità e connettività per tutte le regioni dell'Unione tenendo conto del caso specifico delle isole, delle reti isolate, delle regioni scarsamente popolate, periferiche e ultraperiferiche; 2. garantire un livello ottimale di integrazione del trasporto e di interoperabilità tra gli stessi; 3. realizzare i collegamenti mancanti e eliminare le strozzature in particolare delle tratte transfrontaliere; promuovere l'utilizzo efficiente e sostenibile delle infrastrutture; 4. migliorare la qualità e la sicurezza delle infrastrutture esistenti e l'accessibilità agli utenti; 5. realizzare e installare applicazioni telematiche e promuovere uno sviluppo tecnologico e innovativo. Per ogni infrastruttura di trasporto (trasporto ferroviario, trasporto per vie navigabili interne, trasporto stradale, trasporto marittimo, aereo e multimodale) il Regolamento individua, in dettaglio, le componenti, i requisiti nonché i progetti da promuovere a livello europeo per lo sviluppo della singola infrastruttura. Quanto, in

particolare, al trasporto marittimo, il Regolamento dedica una disciplina a parte per le autostrade del mare che rappresentano la dimensione marittima delle reti transeuropee e contribuiscono alla realizzazione di uno spazio europeo di trasporti marittimi senza barriere. Nell'ambito della **rete centrale** l'innovazione di rilievo è l'introduzione di **nove corridoi** da realizzare nella rete centrale che contribuiscono alla sua costituzione. Ogni corridoio deve includere tre modi di trasporto, tre Stati membri e due sezioni transfrontaliere. Tra i nove corridoi **quattro sono di diretto interesse per l'Italia**. E tra questi: il **corridoio Baltico-Adriatico**, da Helsinki a Ravenna; la sua realizzazione comprende importanti progetti ferroviari in Austria, Polonia, Repubblica Ceca e Slovacchia; il **corridoio Mediterraneo che collega la penisola iberica con il confine ungo-ucraino costeggiando il litorale** mediterraneo della Spagna e della Francia per poi attraversare le Alpi nell'Italia settentrionale in direzione est fino all'Ungheria. A parte il fiume Po e qualche altro canale nel Norditalia, il corridoio è essenzialmente stradale e ferroviario. I principali progetti ferroviari lungo questo corridoio sono i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana; il **corridoio scandinavo- mediterraneo** che è un asse nord-sud cruciale per l'economia europea. I progetti più importanti di questo corridoio sono il collegamento fisso del Fehmarnbelt e la Galleria di base del Brennero, con le rispettive vie di accesso. Il corridoio raggiunge quindi via mare Malta passando dall'Italia meridionale e dalla Sicilia. Ultimo corridoio di interesse per l'Italia è il **corridoio Reno-Alpi** che costituisce una delle rotte merci più trafficate d'Europa e collega i porti del Mare del Nord di Rotterdam e Anversa con il Mar Mediterraneo a Genova. È un corridoio multimodale che include il Reno come via navigabile interna. I principali progetti sono le gallerie di base in Svizzera, in parte già completate, e le loro vie di accesso in Germania e in Italia. Secondo la Commissione Europea si tratta della riforma più radicale della politica infrastrutturale mai realizzata dai suoi esordi negli anni Ottanta". Si tratta di un progetto ambizioso per il quale è previsto un consistente stanziamento da parte della UE. A dicembre del 2013 la Commissione Europea ha ufficialmente comunicato la stima degli importi ed i settori di intervento del prossimo ciclo di finanziamento TEN-T. Il budget complessivo è di 350 milioni di Euro di cui circa 50 milioni verranno aggiudicati ai *priority project* come specificati per ogni singola infrastruttura nel Regolamento 1315/2013 nel capo dedicato alla disciplina della rete globale. Tra i progetti indicati, meritano particolare attenzione quelli relativi all'European Rail Traffic Management System (ERTMS) per il miglioramento dell'interoperabilità delle reti ferroviarie europee; il progetto dell'Air Traffic Management (ATM) per la realizzazione di un cielo unico europeo (in conformità al Regolamento 549/2009) nonché il progetto ITS (Intelligent Transport Systems per la sicurezza e la sostenibilità del trasporto su strada. Nell'ambito del trasporto marittimo transeuropeo preme infine ricordare che il programma TEN-T ha in particolare co-finanziato una serie di progetti che hanno contribuito a raggiungere l'obiettivo di aumentare il sostegno all'utilizzo di combustibili a basso tenore di zolfo, tra cui studi di fattibilità,

studi di progettazione, azioni pilota e opere atte ad agevolare lo sviluppo di infrastrutture verdi quali impianti di bunkeraggio di GNL marino lungo la costa, produzione di energia elettrica lungo la costa e tecnologie di depurazione. Si tratta di progetti che nascono dall'impulso dato dal Parlamento Europeo con la Direttiva 2012/33/UE relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo. Dal 1° gennaio 2020 sarà infatti obbligatorio utilizzare un combustibile marino con tenore di zolfo inferiore allo 0,5% ovvero adottare sistemi di abbattimento delle emissioni nelle aree designate. Esiste dunque un *driver* ambientale a livello europeo e globale cui i paesi dell'Unione e l'Italia sono chiamati a conformarsi. Occorrerà dunque realizzare le relative infrastrutture portuali, come i pontoni di bunkeraggio di GNL marino, sperimentare tecnologie pulite innovative e carburanti alternativi come il GNL nonché apportare le necessarie modifiche alle navi allo scopo di soddisfare le norme ambientali. Occorre comunque fare presto se non si vuole correre il rischio di restare fuori dal mercato e giungere in ritardo ad attrezzare i porti nella realizzazione degli importanti obiettivi stabiliti dalla normativa europea.



Avv. Simona Coppola

Studio Legale Garbarino Vergani

## Il cabotaggio marittimo: una risorsa poco sfruttata?

Il tema del cabotaggio marittimo è stato già trattato dall'Avv. Massimiliano Grimaldi nel numero 7 di questa rivista "in relazione alla navigazione fluvio-marittima"; mi fa piacere riprenderlo per descrivere in via generale origini ed evoluzioni del cabotaggio marittimo e per chiedermi, con voi, se esso sia o meno una risorsa e se sì, se sia adeguatamente sfruttata. La libertà del commercio marittimo, in base al quale gli Stati riconoscono a navi degli altri Stati la libertà di esercitare il traffico marittimo e di caricare e scaricare merci nei propri porti, si è andata affermando già dalla metà del diciannovesimo secolo, quando si è diffusa la consapevolezza che la libertà di scambio di merci e di traffici via mare avrebbe comportato enormi benefici alle economie di tutti gli Stati. Nell'ambito della collaborazione economica tra gli Stati, si inserisce il sistema del cabotaggio marittimo. L'art.224 del codice della navigazione, richiamando il Regolamento Cee n. 377/92 del 7 dicembre 1992, riserva agli armatori appartenenti all'Unione Europea che impieghino navi registrate in uno Stato membro e che battano bandiera del medesimo Stato membro, il servizio di cabotaggio fra i porti italiani, nonché il servizio marittimo dei porti, delle rade, e delle spiagge a condizione che tali navi siano ammesse agli stessi servizi in detto Stato membro. Alcuni sostengono che il

cabotaggio derivi dal navigatore portoghese "Caboto". La tesi dominante è quella che la parola indicava la navigazione da "cabo" a "cabo", lungo la costa. Oggi il cabotaggio è sinonimo di navigazione tra punti del medesimo Stato.

Il codice della navigazione non definisce il concetto di cabotaggio la cui definizione è stata fornita dalla Comunicazione n° 317 del 1999 in cui la Commissione Europea ha proposto la seguente: "Per trasporto marittimo a corto raggio si intende il movimento di merci e passeggeri via mare tra porti situati nell'Europa geografica o tra questi porti e porti situati in paesi non europei con una linea costiera sui mari chiusi alle frontiere dell'Europa". Il cabotaggio, o trasporto marittimo a "corto raggio" non riguarda la navigazione in senso stretto ma il traffico marittimo; ciò significa che le navi che non appartengono all'Unione Europea sono libere di navigare lungo le coste italiane e di attraccare nei nostri porti, ma non possono esercitare il traffico, ovvero non possono esercitare trasporto remunerato di cose o persone da un porto ad un altro porto dello Stato. Tra le ragioni principali per cui la maggior parte degli addetti al settore ritengono che bisognerebbe puntare su una maggiore implementazione del trasporto marittimo a corto raggio all'interno del bacino italiano del Mar Mediterraneo si possono certamente annoverare: 1) promuovere modalità di trasporto e comunicazione globale, sempre più compatibile con lo sviluppo ambientale; 2) aumentare l'efficienza dei trasporti in generale fornendo maggiore sicurezza ai traffici. Statisticamente, infatti, il numero e la gravità degli incidenti che interessano il trasporto marittimo sono di molto inferiori a quelli del trasporto merci su strada; 3) facilitare i collegamenti tra le diverse regioni italiane, avendo un impatto positivo a livello locale soprattutto nelle città marittime; 4) incentivo ad una sempre maggiore innovazione tecnologica ed una spinta all'assunzione ed alla formazione del personale. Molti sono stati gli studi dedicati allo sviluppo delle cd. "Autostrade del mare" soprattutto nei primi anni del 2000. Un interessante elaborato redatto da Cetena (Centro per gli Studi di tecnica Navale) e Confitarma datato giugno 2002, auspica che, in un in allora prossimo futuro, le Autostrade del mare fossero "il propellente per lo sviluppo economico del Paese ed, in particolare, del Mezzogiorno". Dallo studio emerge in oltre la previsione che, se si fossero riuscite a creare le condizioni per un significativo trasferimento delle merci dalla strada al mare, si sarebbero certamente riscontrate delle significative ripercussioni positive sull'industria marittima "importanti almeno quanto quelle sulla congestione stradale". La capacità di stiva delle navi destinate al cabotaggio avrebbe potuto crescere enormemente, sarebbe cresciuta la domanda di costruzione di traghetti moderni e veloci, si sarebbero sviluppate le infrastrutture portuali come anche il retroporto ed a costi inferiori rispetto a quelli richiesti da nuove infrastrutture ferroviarie e stradali. Anche se alcune riuscite iniziative sonostate avviate da parte di intraprendenti ed accorti Armatori, siamo ancora lontani dall'aver realizzato le potenzialità delle autostrade del mare e risulta difficile pensare che, in pochi anni, si possa sperare in una rete integrata di cabotaggio dedicata al traffico merci

non solo nazionale, ma anche internazionale, che comprenda i principali paesi del Mediterraneo. Gli investimenti necessari a mettere in servizio navi ad alta frequenza (requisito indispensabile per garantire il successo di una linea dedicata alle merci) sono elevati, perché alta frequenza significa elevato numero di unità o elevata velocità di esercizio. Recentemente è stato infatti avviato il progetto "Autostrade del mare 2.0" titolo di un convegno che si è recentemente tenuto a Roma organizzato da Confcommercio e Fedarlinea, in cui è emersa la necessità che lo Stato aiuti lo sviluppo delle autostrade del mare sia con interventi sul territorio che con aiuti economici per gli armatori. Per essere appetibile ed efficiente, il trasporto marittimo a corto raggio deve essere pienamente integrato nella catena logistica. Alcuni sono i limiti e punti deboli del servizio di cabotaggio e che lo rendono poco competitivo con il trasporto su strada e sono fondamentalmente: la carenza di puntualità e flessibilità del servizio e la scarsa frequenza del servizio che non dipendono certamente dal singolo armatore che effettua il servizio di cabotaggio ma da svariati fattori che si innestano tra la caricazione della merce al porto di partenza e la scaricazione in quello di arrivo. Parlando di cabotaggio, infatti, non si può non parlare di porti e di infrastrutture portuali. I tempi di sosta, le limitazioni di infrastrutture, i livelli di servizio non sempre efficienti, gli scarsi collegamenti con la rete autostradale e ferroviaria costituiscono un problema da risolvere per il trasporto marittimo a corto raggio. Le Amministrazioni dei porti dovrebbero promuovere il cabotaggio nell'ambito delle loro strategie di commercio globali, magari prevedendo, come alcuni porti italiani hanno fatto, dei terminal adibiti solamente al trasporto marittimo a corto raggio, sui quali vengano anche forniti dei servizi specializzati per questa modalità. La scelta del cabotaggio per un porto comporta una nuova gestione del terminal, l'utilizzo e l'implementazione di nuove tecnologie. La velocità del trasporto di cabotaggio può essere ottenuta oltre che con l'efficienza della nave aumentando la velocità delle operazioni di carico e scarico della merce. I porti dovrebbero, inoltre, diventare dei "punti intermodali di interconnessione", come suggerisce anche la stessa Commissione Europea parlando di reti transeuropee di trasporto. Per indurre gli autotrasportatori, naturalmente scettici sul tema a rivolgersi quanto più possibile al cabotaggio, specialmente a quello svolto su navi Ro/ro bisognerebbe puntare sul diminuire i tempi di attesa per l'imbarco e sbarco velocizzando gli adempimenti burocratici a terra magari a favore di quelli a bordo, facilitare l'accesso stradale ed autostradale, ma anche contenere le tariffe (e su questo solo un intervento dello Stato potrebbe positivamente incidere), le navi Ro/ro dovrebbero essere attrezzate per accogliere veicoli interi compresi di motrice e carico. E' certo che lo sviluppo economico del nostro Paese non possa che passare dal mare, che lo sfruttamento delle medesime porterebbe sviluppo, posti di lavoro; ma alle vie del mare si deve guardare anche per tutelare il nostro ambiente. E' auspicabile che i programmi di sviluppo dei trasporti vedano protagonisti i trasporti marittimi e un maggiore sviluppo del cabotaggio e che vengano svolti in maniera organica partendo dal piano nazionale fino a giungere ai piccoli porti da uno Stato consapevole delle potenzialità di tutti i nostri affacci al mare.



Avv. Anna Masutti

Studio Legale Lexjus Sinacta

## La protezione dei passeggeri nel trasporto aereo in Europa.

Il 5 febbraio 2014 il Parlamento Europeo ha approvato un progetto di legge comunitaria per la modifica della disciplina in materia di diritti dei passeggeri aerei contenuta nel Regolamento (CE) n. 261/2004, che ha istituito regole comuni in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato. Lo scopo della revisione è quello di garantire un sistema di regole di agevole applicazione a tutela del passeggero, sgomberando il campo da alcune incertezze interpretative che caratterizzano l'attuale testo del Regolamento n. 261/2004. Un importante profilo interessato dalla revisione riguarda il diritto al risarcimento in caso di *ritardi prolungati*. Il Parlamento, accogliendo la proposta della Commissione europea, ha stabilito che i passeggeri avranno diritto ad un indennizzo a partire dalle tre ore di ritardo. Tale decisione tiene conto di diverse pronunce della Corte di Giustizia che hanno riconosciuto ai passeggeri coinvolti in ritardi prolungati gli stessi diritti ad ottenere un indennizzo previsti per la cancellazione dei voli. Basti ricordare al riguardo il noto caso "Sturgeon" (Corte di Giustizia, Sentenza 19 novembre 2009, Cause riunite C-402/07 e C-432/07, *Sturgeon/Condor Flugdienst GmbH e Böck e a./Air France SA.*). La Corte europea ha riconosciuto il diritto ad una compensazione pecuniaria a carattere forfetario (da € 250,00 a € 600,00) anche ai passeggeri vittime di ritardi, fatte salve le ipotesi in cui questi fosse dovuti a circostanze eccezionali. In forza del principio della parità di trattamento, la Corte ha stabilito che i passeggeri di voli ritardati e quelli i cui voli siano stati cancellati sono da considerarsi danneggiati in egual misura. La Corte ha sottolineato che la "perdita di tempo" nel raggiungere la destinazione finale rappresenta un elemento comune tanto all'ipotesi del ritardo, quanto a quella della cancellazione del volo e sulla base di tale argomentazione ha riconosciuto il diritto al risarcimento del danno subito dai passeggeri giunti a destinazione in ritardo, al pari di quelli il cui volo sia stato cancellato (Orientamento, questo, definitivamente cristallizzato nella sentenza della Corte di Giustizia, Grande Sezione, 23 febbraio 2013, causa C-11/11 la quale stabilisce che "L'articolo 7 del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 dev'essere interpretato nel senso che, in forza di detto

articolo, il passeggero di un volo con una o più coincidenze che sia stato ritardato alla partenza per un lasso di tempo inferiore ai limiti stabiliti dall'articolo 6 di detto regolamento, ma che abbia raggiunto la sua destinazione finale con un ritardo di durata pari o superiore a tre ore rispetto all'orario di arrivo previsto, ha diritto a compensazione pecuniaria, dato che detta compensazione non è subordinata all'esistenza di un ritardo alla partenza e, di conseguenza, al rispetto dei presupposti stabiliti da detto articolo".) L'intervento dei giudici comunitari, prima, e del Parlamento Europeo in sede di revisione, poi, si sono resi necessari perché il Regolamento n. 216/2004 risulta privo di una regolamentazione generale per tutte le ipotesi di ritardo. Esso, infatti, stabilisce standard minimi di assistenza in favore del passeggero per le ipotesi di *ritardo prolungato*, valutato in relazione all'orario di partenza previsto ed alla lunghezza della tratta del volo, ma non contiene disposizioni finalizzate a garantire indennizzi per tale disagio. Questo per la ragione che in fase di approvazione del Regolamento n. 216/2004 si ritenne di evitare di disciplinare una fattispecie già contemplata dalla Convenzione di Montreal del 1999 (entrata in vigore nel 2004, ed alla quale l'Unione europea si è allineata con il reg. 889/2002 sulla responsabilità del vettore aereo al fine di creare un sistema uniforme di responsabilità per il trasporto aereo internazionale). Un'ulteriore importante novità introdotta dal progetto di revisione è data dall'introduzione del divieto del *no show*. E' questa una pratica molto utilizzata dai vettori e prevede il loro diritto a negare l'imbarco del passeggero su un volo di ritorno a seguito del mancato utilizzo del biglietto di viaggio di andata. Essa è stata spesso denunciata dalle associazioni dei consumatori quale pratica scorretta e contraria agli interessi degli stessi. Si definisce inoltre un quadro più chiaro e dettagliato in relazione alle circostanze eccezionali (Intese dal legislatore comunitario quali "circostanze che non si sarebbero potute evitare anche se fossero state adottate le misure del caso" (art. 5 Reg. 261/2004), al ricorrere delle quali il Regolamento 261/2004 esclude il diritto alla compensazione pecuniaria del passeggero; tale intervento è stato per lungo tempo richiesto dalla Commissione per il Mercato Interno e la Protezione dei Consumatori. Una più ampia tutela per il passeggero viene altresì garantita dalle nuove previsioni in tema di prezzo del biglietto, il cui importo finale dovrà essere indicato espressamente. Il passeggero dovrà essere a conoscenza sin dall'inizio di tutte le spese aggiuntive da sostenere quali, ad esempio, i costi di *check-in* e quelli per il pagamento con carta di credito. La revisione introduce disposizioni interessanti anche con riguardo al numero di bagagli che il passeggero potrà portare con sé. Sarà infatti concessa la facoltà di portare in cabina, a titolo gratuito ed in aggiunta al bagaglio massimo autorizzato, oggetti ed effetti personali, compresi gli acquisti effettuati in aeroporto. Rispetto al testo originario, infine, viene posta maggiore attenzione alle esigenze del passeggero disabile o con ridotte capacità motorie mediante l'introduzione del divieto di negare l'imbarco a soggetti privi di accompagnatori. Il recente intervento del Parlamento Europeo appare quindi volto, da un lato, a garantire il rispetto dei principi di correttezza professionale dei vettori aerei sin dalla fase "preliminare" del rapporto contrattuale con il passeggero. Questo sarà in particolare garantito dai nuovi meccanismi tesi a garantire la trasparenza nell'applicazione ed informativa dei prezzi. Dall'altro esso mira a tutelare maggiormente i diritti dei passeggeri in relazione ad alcuni aspetti della normativa di riferimento, e dunque all'indennizzo anche in casi di ritardo, rimasti sino ad ora di applicazione incerta.

# LexTrasporti

Mensile di diritto divulgativo

CONVERSAZIONI SULLA DISCIPLINA DEI TRASPORTI

## Il Diritto dei Trasporti in un Mondo che Cambia

presso il Centro di Cultura, Formazione e Attività Forensi in Genova via XII Ottobre, 3

**Mercoledì, 7 maggio 2014**  
dalle ore 15.00 alle 18.00

con il patrocinio  
ORDINE  
DEGLI AVVOCATI  
DI GENOVA



Lo shipping vive una profonda trasformazione, legata a molteplici fattori: la estrema volatilità dei mercati e dei noli, la scoperta di nuove rotte e traffici, l'adozione di sempre più evolute tecniche di trasporto. Aumentano rischi e le complessità, e la giurisprudenza è chiamata a risolvere problemi spesso inediti. Il seminario offre un approfondimento su alcune delle tematiche più attuali ed interessanti, con il contributo di legali italiani e stranieri, ed il taglio pratico che da sempre ci contraddistingue. Questo il programma della conversazione introduce il dr. Luca Florenzano:

avv. **Claudio PERRELLA** - LS Lexjus Sinacta

*Recenti sviluppi della giurisprudenza inglese ed italiana in materia di pirateria*

avv. **Simona COPPOLA** - Studio legale Garbarino Vergani

*Obiettivo efficienza della catena logistica: il pre-clearing*

prof. avv. **Marco LOPEZ DE GONZALO** - Studio legale Mordiglia

*La tutela del creditore marittimo*

**Manuel Ignacio HERRERO DE EGAÑA MUÑOZ-COBO** - Studio legale dikeos

*Special features of spanish marine insurance*

**Elinor DAUTLICH** - Studio legale Holman Fenwick Willan

avv. **Alberto SERINO** - Studio legale Porzio

*I servizi di rimorchio portuale tra monopolio e liberalizzazione*

prof. avv. **Andrea LA MATTINA** - Studio legale Bonelli Errede Pappalardo

*Prospettive evolutive del diritto portuale nell'ottica dell'integrazione dei sistemi logistici*

**la partecipazione è gratuita - alcuni interventi in lingua inglese**

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

Per ricevere informazioni contattare Segreteria di LexTrasporti al numero 342.0429716 oppure via email [info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com)



avv. Giancarlo Soave  
Studio Legale Soave

## Brevi note in tema di copertura assicurativa sui mezzi da lavoro.

Nel settore dei trasporti vi è un notevole numero di operatori economici che, nello svolgimento delle proprie mansioni, utilizza mezzi da lavoro in aree strettamente private (quali un deposito o un magazzino) ovvero in zone aperte al pubblico ed alla circolazione. Capire se tali mezzi debbano essere oggetto di copertura obbligatoria RCA o se, invece, siano previste a livello legislativo deroghe ed eccezioni è un'operazione essenziale per una corretta gestione ed allocazione dei rischi. La problematica non è certamente di secondaria importanza in considerazione della necessità, a livello imprenditoriale, di copertura dei rischi inerenti il tipo di attività svolta ed, in particolare, la astratta e potenziale pericolosità che sottende all'operatività dei mezzi da lavoro. Per quanto riguarda i mezzi che circolano, in tutto o in parte, lungo le pubbliche vie, non sussiste alcun dubbio interpretativo circa l'obbligo generalizzato di copertura RCA. La questione, invece, si complica quando i mezzi in questione operano esclusivamente all'interno di depositi, magazzini, terminal o aree portuali, ossia zone il cui accesso è limitato ed il transito consentito solo a determinate categorie o a soggetti con specifiche autorizzazioni. Procedendo con ordine, la norma fondamentale in tema di RCA è contenuta nell'articolo 193 del D.lgs. 285/1992 ("Codice della Strada") che prevede come "i veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione sulla strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi.". Le disposizioni cui rimanda la predetta norma sono quelle previste dal D.lgs. 209/2005 ("Codice delle Assicurazioni private") che, all'art. 122 comma 1, stabilisce che debbano essere soggetti all'obbligo di assicurazione "i veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi" e che questi "non possono essere posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate se non siano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile e dall'articolo 91, comma 2, del codice della strada". Il terzo

comma aggiunge poi che "Il regolamento, adottato dal Ministro delle attività produttive, su proposta dell'ISVAP (ora IVASS n.d.r.), individua la tipologia di veicoli esclusi dall'obbligo di assicurazione e le aree equiparate a quelle di uso pubblico". Logica e necessaria premessa a qualunque tipo di valutazione è dunque quella di verificare quali siano, ai sensi di tale regolamento, i mezzi per i quali non sussista l'obbligo di assicurazione. La norma è stata emanata con il Decreto ministeriale del Ministero dello Sviluppo Economico n. 26/2008 (*Regolamento recante disposizioni in materia di obbligo di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti di cui al titolo X, capo I, e al titolo XII, capo II, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 - Codice delle assicurazioni private*): ai sensi di tale disposizione, sono soggetti all'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi di cui all'articolo 122 del Codice "tutti i veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e rimorchi posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate" (art. 3 comma 1). Dunque il regolamento ministeriale, a dispetto delle attese che si erano generate, non ha indicato alcuna categoria né tantomeno un elenco di mezzi in relazione ai quali sussisterebbe l'obbligo di copertura assicurativa RCA, ponendo invece l'accento sulla qualifica (pubblica o privata) della strada e/o delle aree su cui gli stessi sono posti in circolazione. In sintesi, qualunque mezzo potrà astrattamente essere oggetto di copertura assicurativa obbligatoria RCA a condizione, però, che venga impiegato in zone/aree di uso pubblico o "aree equiparate". Per risolvere la questione è quindi essenziale rispondere al seguente interrogativo: quand'è che un'area può essere definita come "pubblica" ovvero "equiparata" a quelle di uso pubblico? La risposta al quesito consentirà di definire l'applicabilità della disposizione di cui all'art. 122 del D.lgs. 209/2005 ed il conseguente obbligo di dotarsi di copertura assicurativa. Per quanto riguarda il primo aspetto, ossia la natura pubblica, la Suprema Corte ha da tempo stabilito che "La natura pubblica della strada, dipende dalla coesistenza di tre condizioni quali: (a) "il passaggio esercitato iure servitutis publicae da una collettività di persone qualificate dall'appartenenza ad un gruppo territoriale nonché (b) la concreta idoneità del bene a soddisfare esigenze di carattere generale, anche per il collegamento con la pubblica via ed infine (c) un titolo valido a sorreggere l'affermazione del diritto di uso pubblico, che può anche identificarsi nella protrazione dell'uso da tempo immemorabile" (Cass. civ., Sez. II, n. 7718/1991 ed in precedenza: Cons. di Stato, Sez. IV, n. 1155/2001; Cons. di Stato, Sez. V, n. 5692/2000;). Peraltro in una successiva pronuncia la Suprema Corte ha ulteriormente tratteggiato i requisiti che

deve possedere una strada per essere qualificata pubblica, ossia "ai sensi dell'art. 1 della legge n. 990 del 1969 l'assicurazione obbligatoria e le relative norme sono applicabili solo allorché i veicoli siano in circolazione su strade o aree ad uso pubblico oppure a queste equiparate, per tali dovendosi intendere quelle aree che, ancorché di proprietà privata, sono aperte ad un numero indeterminato di persone" (Cass. civ. n. 9003/2004). Dunque il discrimine per qualificare una strada come pubblica, da cui discende l'obbligo di stipula di copertura assicurativa RCA, è quello della potenziale ed astratta accessibilità dell'area ad un numero indeterminato di veicoli ed automezzi. Per quanto riguarda, invece, il concetto parallelo di area equiparata a quella ad uso pubblico, soccorre l'articolo 3 comma 2 dello stesso decreto 26/2008, il quale precisa che: "ai fini di cui al comma 1: a) sono equiparate alle strade di uso pubblico tutte le aree, di proprietà pubblica o privata, aperte alla circolazione del pubblico; b) sono considerati in circolazione anche i veicoli in sosta su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate". La qualificazione offerta dalla norma è tutt'altro che definita e circoscritta (il concetto di "aperta alla circolazione del pubblico" risulta molto ampio e di difficile collocazione) e potrebbe prestarsi a molteplici risvolti interpretativi. Non può dunque prescindere da una analisi dell'interpretazione fornita dalla giurisprudenza che consentirà di integrare e completare l'astratto disposto normativo. Il criterio principe offerto dalla Suprema Corte per consentire di differenziare una strada privata da quella ad uso pubblico, è l'uso dell'area e non, invece, la titolarità della stessa. Si è stabilito infatti che "ai fini della definizione di "strada", è rilevante, ai sensi dell'articolo 2, comma primo, del nuovo codice della strada, la destinazione di una determinata superficie ad uso pubblico, e non la titolarità pubblica o privata della proprietà. È pertanto, l'uso pubblico a giustificare, per evidenti ragioni di ordine e sicurezza collettiva, la soggezione delle aree alle norme del codice della strada" (Cass. civ. Sez. II Sent., 25-06-2008, n. 17350). Su questo punto la Cassazione Sez. Penale, in una risalente pronuncia, è stata ancora più esplicita laddove ha chiarito che "in materia di circolazione stradale, a un'area appartenente a privati è applicabile la disciplina del codice della strada, se l'uso di essa è consentito a tutti" (Cass. pen. 13/05/1988). Pertanto, alla luce di quanto sopra, ai sensi dell'articolo 193 del D.lgs. 285/1992 e dell'art. 122 del D.lgs. 209/2005, devono obbligatoriamente essere coperti da polizza assicurativa i veicoli che circolano su strada pubblica o superficie destinata ad uso pubblico e cioè, facendo propri gli insegnamenti della Suprema Corte, quelle zone in cui sia astrattamente consentito il transito di un numero indistinto ed indiscriminato di veicoli. Da questa astratta potenzialità dannosa la legge fa dunque discendere l'obbligo di assicurare il mezzo contro il rischio (ipotetico, ma concreto) di pregiudizio a terzi.

visita il nostro sito

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



avv. Guglielmo Camera  
Studio Legale Camera Verneti

## la "termination clause"

Una clausola molto importante nei formulari di assicurazione corpi inglesi in uso è la cd. Termination clause. La cl. 5 delle Institute Time Clauses Hull ed. 1995 recita: *This Clause 5 shall prevail notwithstanding any provision whether written typed or printed in this insurance inconsistent therewith. Unless the Underwriters agree to the contrary in writing, this insurance shall terminate automatically at the time of 5.1 change of the Classification Society of the Vessel, or change, suspension, discontinuance, withdrawal or expiry of her Class therein, or any of the Classification Society's periodic surveys becoming overdue unless an extension of time for such survey be agreed by the Classification Society, provided that if the Vessel is at sea such automatic termination shall be deferred until arrival at her next port. However where such change, suspension, discontinuance or withdrawal of her Class or where a periodic survey becoming overdue has resulted from loss or damage covered by Clause 6 of this insurance or which would be covered by an insurance of the Vessel subject to current Insurance War and Strikes Clauses Hulls-Time such automatic termination shall only operate should the Vessel sail from her next port without the prior approval of the Classification Society or in the case of a periodic survey becoming overdue without the Classification Society having agreed an extension of time for such survey, 5.2 any change, voluntary or otherwise, in the ownership or flag, transfer to new management, or charter on a bareboat basis, or requisition for title or use of the Vessel, provided that, if the Vessel has cargo on board and has already sailed from her loading port or is at sea in ballast, such automatic termination shall if required be deferred, whilst the Vessel continues her planned voyage, until arrival at final port of discharge if with cargo or at port of destination if in ballast. However, in the event of requisition for title or use without the prior execution of a written agreement by the Assured, such automatic termination shall occur fifteen days after such requisition whether the Vessel is at sea or in port. A pro rata daily return of premium shall be made provided that a total loss of the Vessel, whether by insured perils or otherwise, has not occurred during the period covered by this insurance or any extension thereof.* In tale clausola è quindi prevista la cessazione automatica della copertura – salvo diverso accordo degli assicuratori – nei casi seguenti: - cambio di società di classifica; - cambio, sospensione, interruzione, ritiro o cessazione della classe; - qualora non siano state effettuate le visite periodiche di classe e non si sia ottenuta una proroga dalla Società di Classifica. - cambio di proprietà, bandiera, trasferimento a nuovo management, nuova locazione a scafo nudo o requisizione della proprietà o uso della

nave. (i) Lo stato di classe è un aspetto molto importante per gli assicuratori in quanto va ad interessare la navigabilità e la sicurezza di una nave. Peraltro dal momento che non è solo rilevante che la nave sia in Classe ma anche che questa sia mantenuta con una Società di Classifica seria ed affidabile, le ITCH 95 prevedono anche che questa sia scelta in accordo con gli assicuratori e sia mantenuta tale per tutta la durata della copertura. In caso di cambio di Società di Classifica non autorizzato la copertura cesserà automaticamente. Il che non sta a significare che l'eventuale sinistro non sarà risarcibile, bensì che il contratto cesserà automaticamente. (ii) Un cambio, sospensione, interruzione, ritiro o cessazione della classe può avere origine da un sinistro che, a seconda dei casi, può essere risarcibile o escluso in base alla polizza. Nel primo caso al fine di evitare che la copertura cessi automaticamente l'armatore dovrà ottenere il preventivo benestare dalla Classe prima di salpare dal porto di approdo successivo al sinistro. Nel secondo caso il contratto si risolverà, indipendentemente dall'approvazione dell'Ente di Classifica poiché tale circostanza è considerata inescusabile. Un aspetto peculiare è quello della perdita di validità della classe che è stato esaminato in un celebre caso giurisprudenziale inglese (The Caribbean Sea) in cui un comandante di una nave che aveva urtato il fondo marino con la chiglia, sottovalutando il problema, aveva continuato nella navigazione e la nave era affondata. Orbene il Giudice ha accertato che tale evento assurgeva a perdita di validità del certificato di classe che era cosa distinta dalla perdita di classe, poiché il primo non costituiva un ritiro della classe (che invece presuppone un'azione positiva della Classe). (iii) Le navi, a seconda delle società di classifica a cui sono sottoposte, sono soggette a visite periodiche al fine di confermare la classe. A seconda del tipo di visita la nave è soggetta ad alcune verifiche specifiche (annual survey, docking survey, intermediate survey, special survey, etc.). Qualora la nave non effettui le richieste visite entro le scadenze pattuite, la Classe verrà ritirata e ciò – come visto – inficerà il contratto assicurativo. (iv) Cambio di proprietà, bandiera, trasferimento a nuovo management, nuova locazione a scafo nudo o requisizione della proprietà o uso della nave. In tal caso la cessazione automatica della copertura può essere prorogata qualora la nave sia con carico a bordo (fino al porto di scaricazione) o in zavorra (fino al porto dei destino). In caso di requisizione del titolo la cessazione di copertura ha effetto dopo 15 gg. La clausola 5 prevede che in caso di risoluzione automatica della copertura vi sia la restituzione di una parte del premio. In particolare si prevede che il premio debba essere restituito proporzionalmente al periodo non goduto qualora non si sia verificata una perdita della nave, sia essa coperta o meno dalla polizza.



avv. Serena Giovidelli  
Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis

## La Comandata tra fatto e diritto

È molto dibattuta, ancorché poco diffusa, la questione della natura giuridica del cd. rapporto o contratto di Comandata, che nasce, mutuandone denominazione e funzione dalla prassi militare, come servizio di guardia e bordo delle navi, allorché esse si trovino in disarmo o inattive in porto. Invero al tempo in cui detto istituto veniva introdotto dalla contrattazione collettiva che, infatti, ne costituisce la sua fonte primaria ed esclusiva, il rapporto sorto tra l'armatore ed il marittimo, il quale, durante il disarmo della nave, si occupava, a bordo, degli interventi di manutenzione e di riparazione, non trovava una sua specifica collocazione giuridica. Ciò in quanto né i contratti previsti dal codice civile né quelli di arruolamento di cui al codice della navigazione rispondevano alle caratteristiche proprie di tale peculiare rapporto, tale da attrarlo alla propria disciplina ed, inoltre, il fatto che il lavoro si svolgeva su navi in disarmo, *id est* non armate, rendeva in ogni caso incompatibile la costituzione, seppur di fatto, dei predetti rapporti di lavoro. Cioché, per lungo tempo, detto peculiare tipo di rapporto, anche se richiamato dalla Contrattazione Collettiva, ha trovato la propria concreta regolamentazione prevalentemente nella prassi, laddove, da un lato, il marittimo, adibito a tali tipi di servizi, sapeva che la prestazione resa era limitata nel tempo e coincideva con il periodo di disarmo della nave, e dall'altro, l'armatore, non potendo usufruire del proprio personale per effetto del disarmo, faceva pieno e legittimo affidamento su coloro che, provvisoriamente, offrivano tali prestazioni in attesa di essere regolarmente reimpiecati. Sta di fatto, tuttavia, che le pressioni esercitate dalla prassi ovvero dagli operatori del diritto hanno indotto, nel tempo, la giurisprudenza a ricercare per questi rapporti, lasciati in un vero e proprio limbo giuridico, una propria specifica collocazione ed a delinearne più dettagliatamente i difficili contorni. Così, in tempi non molto risalenti, i Giudici di legittimità prima e quelli di merito poi hanno ritenuto di ricondurre detti rapporti nell'alveo dei contratti di arruolamento aventi per oggetto la prestazione di servizio su una nave determinata ovvero di equiparare integralmente la comandata all'imbarco effettuato dal marittimo (fra tutte Cassazione n. 17078/09 e Tribunale di Genova 20.09.2010). La tesi, tuttavia, non appare risolutiva. Invero e pur comprendendo che l'inquadramento, operato dalla giurisprudenza, della fattispecie *de qua* nell'ambito del contratto di arruolamento è posto a garanzia di una stabilità neppure lontanamente immaginata dal lavoratore in comandata, dall'altro, ciò ha determinato il sorgere di non

pochi dubbi interpretativi, laddove non è dato comprendere in quale specifico contratto di arruolamento esso dovrebbe essere ricondotto, né quali conseguenze tale "conversione" dovrebbe comportare per le parti contrattuali. Non è stato ancora chiarito e permane il dubbio se, ad esempio, tale rapporto, come quelli di arruolamento tipici, richieda la forma scritta *ad substantiam* e se, pertanto, in mancanza, siano configurabili la nullità del contratto e le note conseguenze derivanti da tale accertamento, in termini di reintegra nel posto di lavoro, di risarcimento del danno ovvero quale tipo di rapporto derivi dalla eventuale declaratoria di nullità etc. L'armatore, dunque, così inquadrata la fattispecie, armata nuovamente la nave, si trova di fronte alla situazione di dovere imbarcare sia il proprio equipaggio di cui non ha usufruito per effetto del disarmo sia i marittimi chiamati durante il disarmo, nel timore, oltretutto, di poter subire non meglio precisate rivendicazioni nel caso di mancato o negato arruolamento. In definitiva e concludendo sarebbe auspicabile che la giurisprudenza chiarisse ulteriormente i confusi contorni di tale peculiare rapporto di lavoro, inquadrandolo o riconducendolo alla disciplina di un unico specifico contratto che, delineate le peculiarità della prestazione che ne costituisce l'oggetto e del tempo limitato in cui esso dovrebbe svolgersi, potrebbe essere proprio quello a tempo determinato di diritto comune, laddove il contratto di arruolamento a tempo di cui all'art. 326 cod.nav., invece, non appare compatibile né con il concetto di disarmo che, per definizione, presuppone proprio la mancanza di armamento (rectius: dei contratti tipici di arruolamento), né con la *ratio* del rapporto di Comandata nato proprio dall'esigenza di distinguere il lavoro su nave in sosta da quello su nave durante la navigazione.



avv. Francesca D'Orsi

Studio Legale D'Orsi

## Il noleggio occasionale di unità da diporto

In collaborazione con



Prendendo spunto dall'articolo comparso sul nr. 3 del 2013 di Diritto dei Trasporti a firma del dott. Alessandro Liardo si ritorna in tema di noleggio occasionale di unità da diporto. Con l'art. 59-ter rubricato "semplificazione della navigazione da diporto" del maxi emendamento al DL nr. 1/2012 "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività" ha introdotto alcune misure di legge, al fine di incentivare la nautica da diporto e il turismo nautico. Nello specifico, è stato introdotto nel D. Lgs. n.

171/2005 - c.d. "Codice della nautica da diporto" l'art. 49 bis che regola il noleggio occasionale di imbarcazioni da diporto. L'art. 49-bis ha previsto la possibilità, per i titolari di imbarcazioni e navi da diporto sia esse persone



fisiche sia esse società non aventi come oggetto sociale il noleggio o la locazione e per gli utilizzatori delle stesse a titolo di locazione finanziaria, di effettuare, in forma occasionale, attività di noleggio di tali unità (la possibilità di effettuare, in forma occasionale, l'attività di noleggio, è stato esteso alle società non aventi come oggetto sociale il noleggio o la locazione solo in sede di conversione del DL n. 69/2013 nella L. n. 98/2013). In base alla norma, per attività "occasionale" di noleggio di unità da diporto deve intendersi quella svolta per un periodo non superiore a 42 giorni. Oltre tale limite temporale, l'attività di noleggio perde la caratteristica dell'occasionalità. A tale attività "occasionale" si applica un regime fiscale di favore che prevede l'applicazione di un'imposta sostitutiva sui proventi pari al 20% con esclusione della detraibilità o deducibilità dei costi e delle spese sostenute relative all'attività di noleggio di cui dopo meglio si dirà. L'attività di noleggio occasionale di unità da diporto è subordinata all'adempimento di alcune procedure previste dal DM 26 febbraio 2013 "modalità di comunicazioni telematiche necessarie per lo svolgimento dell'attività di noleggio occasionale di unità da diporto" emanato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e finanza e con il ministero del Lavoro e delle Politiche sociali che ha reso finalmente operativa la precitata norma con l'adozione di un modello unico circa la comunicazione che deve essere inviata agli uffici della Capitaneria di porto e all'Agenzia delle Entrate. Prima dell'inizio di ciascun noleggio occasionale, deve essere compilato un modulo disponibile sul sito [www.guardiacostiera.it](http://www.guardiacostiera.it) che deve essere poi comunicato a mezzo posta elettronica alla Capitaneria di porto territorialmente competente e alla all'Agenzia delle Entrate [dc.acc.noleggio@agenziaentrate.it](mailto:dc.acc.noleggio@agenziaentrate.it). Nel caso in cui per il comando e la condotta dell'imbarcazione da diporto il noleggio dia luogo a prestazioni di lavoro occasionali di personale diverso dal titolare o dall'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria (ad esempio con l'ingaggio di uno "skipper") tale comunicazione va fatta anche all'Inps e all'Inail, attraverso le modalità operative già previste dalla legge per l'inizio delle attività di prestazione occasionale. L'effettuazione del servizio di noleggio in assenza della

comunicazione alla Capitaneria di porto comporta l'applicazione della sanzione amministrativa di cui all'art. 55, comma 1 del D.Lgs. 171/2005 (pagamento di una somma da euro 2.066 a euro 8.263), mentre la mancata comunicazione

all'INPS o all'INAIL comporta l'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 3, comma 3 del DL n. 12/2002, conv. L. n. 73/2002 (sanzione amministrativa da 1.500 euro a 12.000 euro per ciascun lavoratore irregolare, maggiorata di 150 euro per ciascuna giornata di lavoro effettivo). Inoltre, la mancata comunicazione all'Agenzia delle Entrate preclude la possibilità di fruire del regime tributario sostitutivo oppure ne comporta la decadenza. Come già detto i proventi derivanti da tale attività sono assoggettati, a richiesta del percipiente, a un'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi e delle relative addizionali, nella misura del 20%. Il DL n. 69/2013 (DL "Fare"), convertito nella L. n. 98/2013, ha modificato le condizioni richieste per fruire del regime di imposizione sostitutivo. A dare piena attuazione alla novità introdotta dal Decreto del fare è stato il Provvedimento del direttore dell'Agenzia delle Entrate del 13.12.2013, diffuso il 17.12.2013, che ha fissato le modalità (semplificate) di documentazione e dichiarazione di tali proventi. In seguito alle modifiche introdotte dall'art. 23, comma 1 del DL 69/2013, per fruire dell'imposizione sostitutiva: - l'attività di noleggio deve risultare di durata complessiva non superiore a 42 giorni (prima delle modifiche, non era previsto alcun limite di durata); - non è più richiesto che i suddetti proventi siano di importo non superiore a 30.000 euro annui. L'imposta sostitutiva è: - versata entro il termine stabilito per il pagamento a saldo dell'IRPEF; - disciplinata, ai fini della liquidazione, dell'accertamento, della riscossione e del contenzioso ad essa relativi, dalle disposizioni previste per le imposte sui redditi.

### LexTrasporti

mensile di diritto divulgativo  
indipendente a diffusione gratuita  
sito: [www.lextrasporti.com](http://www.lextrasporti.com)  
email: [info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com)  
tel. 342.0429716

Sede e Redazione: Via Bacigalupo 4/19  
16122 - Genova

In attesa di registrazione presso il Tribunale di Genova  
Editore e Direttore responsabile: Luca Florenzano



avv. Daniela D'Alauro  
Studio Legale Turci

## Il pre-clearing approda a Genova e La Spezia

Il mese scorso è divenuta operativa nei porti di Genova e La Spezia la procedura di "pre-clearing" o c.d. sdoganamento in mare. La suddetta procedura è volta a ridurre in modo significativo i tempi delle operazioni di sdoganamento delle merci, che vengono poste in essere prima dell'attracco della nave in banchina. Si tratta di un'importante innovazione, volta a contribuire alla velocizzazione degli adempimenti, con conseguente decongestionamento delle banchine portuali, consistendo nella possibilità di anticipare il momento di acquisizione telematica dei documenti di sdoganamento, antepoendolo all'arrivo fisico delle merci presso le strutture dei terminal portuali, e permettendo conseguentemente agli operatori di conoscere prima dello sbarco il canale di controllo selezionato dal sistema informativo doganale. Lo sdoganamento in mare dovrebbe altresì permettere l'immediato sbarco delle merci all'arrivo, la sistemazione razionale dei contenuti delle stive a terra, l'abbattimento del numero di spostamenti a terra, l'anticipo dell'uscita della merce dal porto e l'anticipo delle operazioni di carico. Con la nota n. 16551/RU/DCGT del 21/04/2010 della Direzione Centrale Gestione Tributi l'Agenzia delle Dogane aveva già introdotto, su base sperimentale, la procedura di *pre-clearing* per effettuare la presentazione anticipata delle dichiarazioni doganali di esito rispetto all'arrivo della nave. Tuttavia tale iniziativa non era applicabile alle merci per le quali è richiesta la presentazione, ai fini dell'accettazione delle

dichiarazioni, della documentazione (certificazioni/nulla-osta) attestante l'esecuzione dei controlli di competenza di altre Amministrazioni che intervengono nel processo di sdoganamento. Con la nota n. 121784/RU del 25 ottobre 2013 l'Agenzia delle Dogane rende noto che alla luce delle semplificazioni introdotte con lo Sportello Unico Doganale, riguardanti la presentazione della dichiarazione prima del rilascio delle certificazioni/nulla-osta di competenza di altre Amministrazioni, e considerata la possibilità di avvalersi del sistema di monitoraggio del traffico navale attuato dalle Capitanerie di Porto ai sensi del D. Lgs. 196/2005 (attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale), la procedura di *pre-clearing* è stata rivista ed estesa anche alle merci che richiedono certificazioni di competenza di Amministrazioni per le quali è attiva l'interoperabilità nell'ambito dello Sportello Unico Doganale. Lo sdoganamento in mare è applicabile al verificarsi concomitante di alcune condizioni. In primo luogo si deve essere in presenza di una c.d. "nave monitorata", ossia di una nave mercantile controllata dall'Autorità Marittima competente al fine di verificare se il natante procede verso il porto di destinazione con rotte dirette e senza scali. Le Capitanerie di Porto attuano il sistema di monitoraggio disciplinato dall'art. 2, comma 1, lettera *t-terdecies* del D.Lgs. n. 196/2005 e, sulla base delle risultanze dei propri sistemi informativi, comunicano eventuali messaggi di allerta all'Ufficio delle Dogane per le conseguenti valutazioni ed iniziative da intraprendere. In secondo luogo deve essere attivato lo Sportello Unico Doganale presso l'Ufficio delle Dogane competente sull'area portuale. Infine devono essere utilizzate le procedure telematiche per la gestione della Temporanea Custodia da parte dei terminal che curano le operazioni di sbarco e la movimentazione dei container. In particolare, come specificato dall'Agenzia delle Dogane nella nota n. 121784/RU, nell'ambito del "Progetto Cargo", sono disponibili le funzionalità per il colloquio telematico tra la Dogana e i Gestori di Terminal Container o recinti di Temporanea Custodia (c.d. colloquio Gestori TC) per la gestione delle partite giacenti, in entrata ed in uscita; le informazioni relative ai manifesti, agli scarichi delle partite e allo svincolo delle relative dichiarazioni possono essere richieste con l'invio di determinati messaggi telematici ivi elencati. L'Ufficio delle Dogane competente sull'area portuale dovrà emanare, con apposito

disciplinare di servizio, le disposizioni attuative delle istruzioni contenute nella sopra richiamata nota, in considerazione della realtà organizzativa locale. Con il suddetto disciplinare dovranno altresì essere specificate sia le modalità con cui l'Ufficio delle Dogane segnala al responsabile del manifesto l'avvenuta autorizzazione alla convalida del manifesto stesso sia le modalità per lo scambio di informazioni dall'Ufficio delle Dogane alla Capitaneria di Porto - per comunicare gli estremi del manifesto in corso di composizione - e dalla Capitaneria di Porto all'Ufficio delle Dogane - per comunicare il piano degli arrivi delle navi, l'inizio del monitoraggio, la fine del monitoraggio e i messaggi di allerta -. Per quanto riguarda il trattamento del manifesto delle merci arrivate (c.d. MMA), non vi sono sostanziali differenze rispetto alla procedura corrente, ad eccezione dell'esecuzione della convalida, laddove viene introdotto un nuovo stato intermedio (denotato con "X") per la gestione del colloquio con le Capitanerie di Porto. Il responsabile del manifesto, prima dell'arrivo della nave, predispone e trasmette telematicamente il MMA al competente Ufficio delle Dogane, secondo il tracciato previsto nell'Appendice al Manuale per l'Utente del Sistema Telematico Doganale. La trasmissione del manifesto inizia con il record di apertura 'A' contenente i "Dati Generali" e/o uno qualsiasi dei tipi record previsti per un MMA, ad eccezione del record di chiusura Z; il manifesto assume quindi lo stato "X". È inibita la trasmissione del record di chiusura Z in caso di manifesto in stato 'X'. L'Agenzia delle Dogane raccomanda di inviare con anticipo il record di apertura "A", riportante il codice IMO - Denominazione nave, in quanto indispensabile per comunicare alla Capitaneria di Porto la nave da monitorare; per ogni MMA, la Capitaneria di Porto riceve dall'Ufficio delle Dogane gli estremi del manifesto in corso di composizione utili all'identificazione della nave. Affinché venga attuato lo sdoganamento in mare è necessaria l'autorizzazione alla convalida del manifesto da parte dell'Agenzia delle Dogane, che assicura, in base al piano degli arrivi, il relativo presidio per adempiere alle funzioni di competenza. L'Ufficio delle Dogane, a partire dalla comunicazione dell'inizio del monitoraggio della nave da parte della Capitaneria di Porto fino alla fine del monitoraggio, ha facoltà di determinare il momento in cui autorizzare la convalida. L'autorizzazione



alla convalida del manifesto, viene effettuata tramite il sistema informativo dell'Agenzia delle Dogane denominato A.I.D.A. ("Automazione Integrata Dogane Accise", vedi "Le nuove note dell'AIDA" in Lextrasporti, n. 4, settembre 2013, pg. 9), operativo sin dal novembre 2003, ma di recente potenziato e volto proprio ad incrementare la digitalizzazione e la semplificazione delle procedure nei settori delle dogane e accise, supportando anche lo sdoganamento telematico delle merci. A seguito dell'autorizzazione, lo stato del manifesto viene modificato da "X" a "I" e l'Ufficio delle Dogane comunica al responsabile del manifesto l'avvenuta autorizzazione alla convalida. Il responsabile convalida il manifesto con l'invio del record di chiusura "Z" e il manifesto assume lo stato "C"; con la convalida le partite iscritte diventano "dichiarabili" e al soggetto responsabile sono esplicitati gli eventuali controlli c.d. "Safety & Security". Dopo la convalida possono essere autorizzate dall'Ufficio delle Dogane rettifiche del manifesto sempre utilizzando le funzionalità presenti nel sistema A.I.D.A. Il responsabile del manifesto presenta in Dogana un estratto debitamente sottoscritto del MMA contenente il numero di iscrizione del manifesto nel sistema A.I.D.A., i dati generali della nave e di ripiegolo delle merci. Nel caso in cui pervengano messaggi di allerta nella fase successiva alla convalida del manifesto e a sdoganamento in mare avviato, l'Ufficio delle Dogane sottopone a eventuale revisione di accertamento le dichiarazioni, secondo criteri derivanti da un'analisi congiunta condotta dall'Ufficio delle Dogane e dall'Ufficio Centrale Antifrode, sia ai fini della c.d. "Safety & Security" sia ai fini fiscali e degli altri controlli extratributari di competenza dell'Agenzia delle Dogane. All'arrivo della nave le merci sono scaricate e trattate a seconda del tipo di controllo determinato dal processo di analisi dei rischi; se la merce è soggetta al controllo sicurezza, l'eventuale visita merce deve essere eseguita in porto. La merce è svincolata solo successivamente alla registrazione effettuata dall'Ufficio delle Dogane dell'esito del controllo su A.I.D.A.; in caso di concessione dello svincolo, è possibile procedere con l'uscita delle merci dagli spazi doganali. All'atto dello sbarco le merci svincolate, per le quali sono stati completati i procedimenti previsti dallo Sportello Unico Doganale, possono essere indirizzate all'uscita dagli spazi doganali con gli opportuni trasferimenti intermodali; mentre le merci non svincolate possono essere indirizzate alle apposite aree in attesa degli esiti degli ulteriori controlli richiesti. In conclusione, l'attuazione del *pre-clearing* dovrebbe permettere di accrescere l'attrattiva dei porti nazionali o comunque attenuare i divari concorrenziali nei riguardi dei porti esteri.



avv. Fabio Pieroni

Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.

## Il caso Valle di Cordoba

Una recente decisione ha affrontato il tema della clausola "in-transit loss" (nota anche come *cargo outturn clause*) che frequentemente si rinviene nei trasporti di rinfuse liquide, specie petrolifere (Trafigura Beheer BV c. Navigazione Montanari Spa; leggila al seguente indirizzo <http://www.bailii.org/cgi-bin/markup.cgi?doc=/ew/cases/EWHC/Comm/2014/129.html&query=valle+and+di+and+cordoba&method=boolean>). La vicenda trae origine dalla sottrazione di parte di un carico di benzina dalle cisterne della m/c "Valle di Cordoba" assalata da pirati al largo della costa dell'Africa Occidentale nella notte di Natale 2010. Contrariamente all'usuale condotta dei "colleghi" della costa orientale caratterizzati da assalti finalizzati al sequestro di navi, carichi ed equipaggi per ottenere il pagamento di un riscatto, la tattica preferita dai pirati della costa accidentale africana prevede, infatti, un attacco rapido con altrettanto veloce sottrazione del carico per poi dileguarsi con il "bottino". Nel caso di specie la nave aveva caricato una partita di 33.459 tonnellate metriche di benzina ad Abidjan (Costa

pirati, fatta accostare alla "Valle di Cordoba" un'ignota nave sotto il loro controllo, vi pompavano a bordo 5.300 tonnellate di prodotto spillato dalle cisterne della "Valle di Cordoba" allontanandosi poi con il carico così trafugato. Il 27 Dicembre la "Valle di Cordoba" veniva liberata e provvedeva, quindi, alla scarica del prodotto rimasto a bordo (che le misurazioni, effettuate prima dello sbarco, evidenziavano essere 28.180 t/m). In conseguenza dei fatti i Noleggiatori citavano in giudizio gli Armatori invocandone la responsabilità per perdita di parte del carico. La nave era stata noleggiata su base del formulario di noleggio standard BPVoy3 ed il contratto includeva una clausola per perdita merce "in transit" del seguente tenore: "In aggiunta a qualsivoglia altro diritto che i Noleggiatori possano avere, gli Armatori saranno responsabili per l'intero ammontare di qualsivoglia perdita in transit se la perdita in transit eccede lo 0,5% ed i Noleggiatori avranno il diritto di reclamare un ammontare corrispondente al valore FOB al porto di caricazione del carico perduto oltre a relativi nolo ed assicurazione. La perdita in transit è definita quale differenza tra i volumi nave netti al porto di caricazione dopo la caricazione ed al porto di scarica prima della scaricazione". La "in-transit loss clause" è, come sopra accennato, una clausola frequente nel trasporto via mare di rinfuse liquide, particolarmente quelle petrolifere. In tale traffico, infatti, sia per la specificità del prodotto trasportato (in molti casi naturalmente soggetto a variazioni di volume) sia per i metodi di misurazione dei quantitativi (effettuati a bordo dopo la caricazione e prima della scarica), l'accertamento di ogni singola perdita risulta difficile in considerazione



d'Avorio) con destinazione Lagos in Nigeria. Giunto al largo di Lagos, il Comandante aveva comunicato la prontezza nave in conformità alle istruzioni ricevute dai Noleggiatori. Cinque giorni più tardi, sempre in attesa dell'accosto, la nave si spostava a 55 miglia a sud ovest di Lagos ed al largo di Cotonou (Benin) in attesa di ordini dai Noleggiatori. Alle 23:30 del 24 Dicembre 2010 la nave veniva attaccata da 15 uomini armati. Il 26 Dicembre i

dell'assenza di sistemi assolutamente certi di misurazione. La prassi del settore ha, quindi, storicamente concepito questa clausola che prevede contrattualmente una certa tolleranza percentuale (intorno allo 0,5%) per le discrepanze tra le misurazioni volumetriche che inevitabilmente si verificano in questo genere di traffico. Nel caso in esame, la clausola aveva conservato

l'impianto originale venendo modificata solo in punto percentuale (incrementando la tolleranza dallo 0,3% allo 0,5%) e prevedendo il reclamo diretto da parte del Noleggiatore verso l'Armatore anziché la deduzione dal nolo del controvalore del carico non reso. Il contratto di noleggio prevedeva poi, alla sua clausola 46, l'incorporazione delle Regole dell'Aja-Visby e, quindi, dell'art IV che, al suo paragrafo 2, esclude la responsabilità vettoriale in presenza di alcuni eventi esonerativi tra cui gli "atti di nemici pubblici". Nel caso sottoposto all'attenzione dei giudici, si trattava in buona sostanza di accertare se la sottrazione del carico rientrasse o meno nell'accezione di "perdita in transit" prevista dalla clausola citata e se gli esoneri previsti dalle regole dell'Aja-Visby fossero o meno invocabili dagli Armatori. I Noleggiatori propendevano per un'interpretazione rigorosa della clausola "in-transitloss" sostenendo che la relativa portata fosse talmente ampia da ricomprendervi qualsivoglia perdita avvenuta durante il corso del trasporto e che la stessa comportasse una responsabilità oggettiva dell'Armatore. Gli Armatori, di contro, sostenevano che la clausola andasse interpretata nell'ottica della finalità pratica per cui essa è stata concepita e viene comunemente adottata e cioè per coprire perdite, al di sopra di un limite di tolleranza, che siano conseguenza diretta del trasporto ed intrinseche ad esso. Inoltre gli Armatori sostenevano che la clausola non potesse trovare applicazione per perdite occorse prima dell'arrivo della nave al porto contrattuale di scarica. In ogni caso gli Armatori invocavano a proprio favore la ricorrenza degli eventi esonerativi previsti dalle Regole dell'Aja-Visby incorporate nel contratto di noleggio in forza della clausola 46. I Giudici, decidendo in favore degli Armatori, hanno ritenuto che il testo della clausola "in-transitloss" non indicasse quali fossero le perdite prese in considerazione dalla clausola stessa e che, pertanto, questa andasse interpretata alla luce della prassi dei traffici del settore secondo cui, nel mercato delle rinfuse liquide, è in genere ammessa una tolleranza percentuale intorno allo 0,5% tra le misurazioni volumetriche effettuate dopo la caricazione e prima della scarica. Lo scopo della clausola è, quindi, quello di individuare un limite oltre il quale la differenza tra le misurazioni non può essere spiegata con le naturali problematiche del prodotto e delle relative misurazioni con conseguente responsabilità armatoriale. I giudici hanno, quindi, precisato che l'espressione "in-transit loss" non si estende a coprire perdite come quelle occorse nel caso di specie ad opera di pirati e cioè dipendenti da causa estranea al normale corso del trasporto. Una diversa interpretazione della clausola ne avrebbe snaturato l'impianto e le finalità per cui era stata concepita nella prassi dei traffici delle rinfuse liquide. Quanto alla ricorrenza delle esimenti previste dalle Regole dell'Aja-Visby i giudici, pur ritenendo le stesse assorbite dalle conclusioni raggiunte in merito alla non operatività, nel caso sottoposto alla loro

attenzione, della clausola "in-transit loss", hanno voluto esaminarle per l'ipotesi che le conclusioni assunte in merito a detta clausola fossero errate. I giudici hanno, quindi, precisato che anche laddove la loro interpretazione della clausola fosse sbagliata, gli Armatori avrebbero comunque avuto, nel caso di specie, la possibilità di invocare gli eventi esonerativi previsti dalle regole dell'Aja-Visby incorporate nel charter party. L'obiezione dei Noleggiatori era incentrata sull'argomento che se fosse passata l'interpretazione armatoriale la clausola "in-transitloss" non avrebbe aggiunto nulla ai diritti che i Noleggiatori vantano in base al contratto di noleggio e, per di più, l'art. IV delle Regole dell'Aja-Visby avrebbe sempre protetto gli armatori e negato il beneficio di avere una perdita ricadente nell'ambito della clausola. I giudici della Commercial Court inglese hanno, peraltro, rigettato la tesi dei Noleggiatori seguendo un'interpretazione non letterale della clausola ma contestualizzandone le previsioni nel mondo dei traffici delle rinfuse liquide (specie petrolifere) per le quali detta clausola è stata concepita e cioè coprire perdite eccedenti un limite percentuale di tolleranza prestabilito fermo comunque restando il beneficio dell'esonerazione da responsabilità qualora ricorrenza uno degli eventi contemplati dalla regola uniforme (art. IV.2 delle Regole dell'Aja-Visby) incorporata nel contratto (in forza della cl. 46). Si tratta di una decisione interessante, pronunciata in un ordinamento la cui legge e prassi molto frequentemente disciplinano i contratti di noleggio e devono fungere quali chiavi interpretative delle relative clausole.



avv. Cecilia Vernetti  
Studio Legale Camera Vernetti

## Furto dell'imbarcazione da parte del noleggiatore in base a contratto invalido: è coperto dalla polizza yacht?

In base alle condizioni generali della polizza italiana di copertura contro i danni alle unità da diporto (modellate sulla polizza già ANADI) rientra fra i rischi esclusi "il dolo del contraente, dell'assicurato o di qualunque persona alla quale è affidata l'unità da diporto a qualsiasi titolo, dei familiari, dei soci o dipendenti delle persone sopraindicate, del capitano, del conducente o dell'equipaggio". Tale clausola è stata oggetto di interpretazione e applicazione da parte di una interessante pronuncia della Corte di Appello di

Cagliari del 25 Settembre 2002. Tale sentenza, infatti, ha stabilito che "In un contratto di assicurazione di imbarcazione da diporto l'esclusione della copertura per danno derivante dolo di qualunque persona cui è affidata l'unità da diporto è operante quando l'evento dannoso è riconducibile al dolo del noleggiatore indipendentemente dalla validità o meno del titolo giuridico dell'affidamento e quindi anche se lo stesso contratto di noleggio è viziato da dolo del noleggiatore". Nel caso oggetto di tale sentenza l'imbarcazione assicurata era stata fraudolentemente sottratta da alcune persone che avevano concluso con l'assicurato un contratto di noleggio, fornendo false generalità e falsi documenti di identità e di abilitazione alla conduzione di imbarcazioni. La Compagnia di assicurazione, convenuta in giudizio per il pagamento dell'indennizzo, aveva quindi eccepito l'inoperatività della copertura per dolo delle persone cui era stata affidata l'imbarcazione in virtù del contratto di noleggio. Con la sentenza di primo grado il Tribunale di Cagliari aveva invece accolto la domanda di indennizzo dell'assicurato, ritenendo che la clausola di polizza sopra richiamata andasse interpretata nel senso che l'esclusione della garanzia operasse solo nei casi in cui l'assicurato avesse affidato la barca a un terzo in base a un titolo giuridico valido. Pertanto, secondo il Tribunale, nel caso di specie l'esclusione in questione non doveva trovare applicazione in quanto il contratto di noleggio era viziato da dolo del noleggiatore. La Corte di Appello di Cagliari ha riformato la predetta sentenza ritenendo che ciò che rileva ai fini dell'applicazione della clausola è che il danno sia stato volontariamente causato da persone che abbiano avuto la disponibilità della barca in base a "qualsiasi titolo", quindi anche in forza di un contratto invalido. Per rafforzare tale assunto la corte ha osservato che la garanzia è infatti esclusa per i danni dipendenti dal comportamento doloso del familiare dell'assicurato, con il quale certo non può parlarsi di affidamento in base a un titolo specifico. La Corte ha inoltre specificato che il fatto che la polizza copra il rischio dipendente furto totale non è in contraddizione con la clausola in commento, considerato che, in tale caso, si tratta di eventi assolutamente accidentali ed imprevedibili, non ricollegabili a comportamenti del contraente o dell'assicurato. Quindi la sentenza ha distinto l'ipotesi di furto ad opera di un terzo (coperto dalla polizza) da quella in cui nella causazione dell'evento furto si sia inserito il fatto dell'assicurato che ha affidato l'unità ad un terzo. Da notare che nel caso di specie la copertura avrebbe forse potuto essere esclusa anche per la ricorrenza di colpa grave dell'assicurato (sulla base della lett. b della medesima clausola di polizza, sopra citata, che esclude appunto la copertura in caso di colpa grave dell'assicurato). Infatti, secondo la prospettazione della Compagnia (appellante) l'assicurato aveva noleggiato l'unità a persone sconosciute, senza l'adozione delle minime cautele che persino un noleggiatore di biciclette deve adottare. Tale profilo non è stato tuttavia preso in esame dalla sentenza di Appello che ha comunque ritenuto di escludere la copertura per dolo del noleggiatore.



avv. Barbara Pozzolo  
Studio Legale Pozzolo

## Regolamento (UE) n. 524/2013 - Risoluzione delle controversie online dei consumatori

Abbiamo già parlato della direttiva europea 2013/11/UE sull'A.D.R. nei rapporti con i consumatori e il regolamento n. 2006/2004 sull'O.D.R. Tutto ebbe inizio il 21 maggio 2008, quando fu approvata la prima Direttiva Ue (52/2008) in materia di ADR, e in modo più specifico di mediazione. In attuazione di questa delibera, era poi stato emanato nel nostro ordinamento il tanto contestato D.Lgs. 28/10, poi parzialmente dichiarato incostituzionale per eccesso di delega. Il Governo, nell'ambito del c.d. "Decreto Fare", ha reintrodotta una sorta di condizione di procedibilità, pur con una serie di correttivi come l'incontro preliminare a tariffa pressoché simbolica. Dopo cinque anni esatti, il 18 giugno 2013 l'Ue ha adottato una nuova delibera in tema di ADR in generale (la n. 11/2013), ma riservata esclusivamente alle controversie dei consumatori. Da una parte, quindi, si amplia l'ambito delle procedure (le ADR in generale), mentre dall'altro si limita l'applicazione alle vertenze tra consumatori e imprese, e non tra impresa e impresa. Adesso torniamo in argomento per parlare del Regolamento (UE) n. 524/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 maggio 2013 relativo alla risoluzione delle controversie online dei consumatori e che modifica il Regolamento (CE) n. 2006/2004 e la Direttiva 2009/22/CE (regolamento sull'ODR per i consumatori). La Direttiva UE n. 11/2013 (Direttiva sull'ADR per i consumatori) ed il regolamento (UE) n. 524/2013 del Parlamento europeo, relativo alla risoluzione delle controversie online dei consumatori, costituiscono due strumenti legislativi interconnessi e complementari. Il regolamento in oggetto, infatti, va letto in combinato disposto con la direttiva 2013/11/UE secondo cui gli Stati membri devono garantire che tutte le controversie tra consumatori residenti e professionisti stabiliti nell'Unione derivanti dalla vendita di beni o alla fornitura di servizi possano essere presentate a un organismo ADR. Il Regolamento si applica alla risoluzione extragiudiziale delle controversie concernenti obbligazioni contrattuali derivanti da contratti di vendita o di servizi online tra un consumatore residente nell'Unione e un professionista stabilito nell'Unione attraverso l'intervento di un organismo ADR inserito in elenco a norma dell'articolo 20, paragrafo 2, della direttiva 2013/11/UE e che comporta l'utilizzo della piattaforma ODR. Il parere della Commissione Giuridica, relatore Luigi Berlinguer, ha fornito le

linee guida che hanno ispirato i lavori della commissione "contribuirà al funzionamento del mercato interno e migliorerà la copertura dell'ADR (risoluzione alternativa delle controversie), dal momento che l'accesso all'ADR può essere difficoltoso a causa delle barriere linguistiche, della scarsa familiarità con le procedure [...] il sistema proposto potrà realizzare tali obiettivi solo se sarà di applicazione generale (comprendendo sia le operazioni nazionali che quelle transfrontaliere, e sia quelle online che quelle off-line), se rispetterà requisiti di alto livello (elevata protezione dei consumatori, imparzialità, efficienza, trasparenza), se sarà di facile uso, se risulterà efficace nei risultati e se salvaguarderà l'accesso alla giustizia, cioè in particolare non priverà i consumatori del loro diritto di rivolgersi ai tribunali". Obiettivo del regolamento è quello di infondere nei consumatori la fiducia nella dimensione digitale del mercato interno mediante il raggiungimento di un livello elevato di protezione dei consumatori, al corretto funzionamento del mercato interno, in particolare della sua dimensione digitale, mettendo a disposizione una piattaforma ODR europea («Online Dispute Resolution») che agevoli la risoluzione stragiudiziale indipendente, imparziale, trasparente, efficace, rapida ed equa delle controversie online tra consumatori e professionisti. La volontà di perseguire un simile risultato è chiaramente espressa nel sesto considerando: "E' opportuno che i consumatori e i professionisti si sentano sicuri quando effettuano operazioni online ed è quindi essenziale abbattere le barriere esistenti e rafforzare la fiducia dei consumatori". Ed è proprio partendo da questo presupposto che "la disponibilità di un sistema di risoluzione delle controversie online (ODR) affidabile ed efficiente potrebbe contribuire ampiamente al raggiungimento di tale obiettivo". L'ODR è una piattaforma online, ovvero un sito web interattivo in grado di offrire ai consumatori ed ai professionisti che desiderino risolvere le controversie attraverso l'intervento di un organismo di A.D.R. un unico punto di accesso gratuito extragiudiziale per la risoluzione delle controversie disponibile in tutte le lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione. Quanto alle funzioni ad essa affidate, la piattaforma: a) fornisce informazioni generali sulla risoluzione extragiudiziale delle controversie contrattuali tra professionisti e consumatori derivanti da contratti di vendita o contratti di servizi online; b) consente ai consumatori e ai professionisti di presentare reclami mediante la compilazione di un modulo elettronico disponibile in tutte le lingue ufficiali delle istituzioni dell'Unione e di accludere i documenti pertinenti (art. 8); c) provvede ad individuare l'organismo o gli organismi ADR competenti e trasmettere il reclamo all'organismo ADR cui le parti hanno concordato di rivolgersi (art. 9); d) propone uno strumento elettronico di gestione dei casi che consenta alle parti e all'organismo ADR di condurre online la procedura di risoluzione della controversia mediante la piattaforma ODR. Il Regolamento verrà applicato a partire dal 9 gennaio 2016 e solo il tempo potrà dirci se la scelta del Legislatore Europeo riesca nell'intento di generare nei paesi della comunità quella spinta necessaria affinché i consumatori ed i professionisti inizino a confidare negli strumenti online di risoluzione stragiudiziale delle

controversie connesse alle operazioni transfrontaliere di commercio.



ANDREW NICHOLAS  
Clyde & Co.

## L'incorporazione delle previsioni dei contratti di noleggio nella polizza di carico

Da tempo è stato stabilito che affinché una clausola di giurisdizione e di legge applicabile in un contratto di noleggio si consideri validamente incorporata all'interno di una polizza di carico, occorra un riferimento specifico alla clausola stessa. Le corti hanno richiesto tale livello di chiarezza al fine di preservare la posizione del ricevitore che nella maggior parte dei casi non è parte del contratto di trasporto originario. Il contenuto delle varie decisioni riguardanti l'incorporazione delle condizioni di un contratto di noleggio all'interno di una polizza di carico si può riassumere come segue: - per verificare se le previsioni di un contratto di noleggio siano state validamente incorporate nella polizza di carico occorre in primo luogo procedere ad una interpretazione della polizza di carico stessa. Una volta che sia stato determinato che il tenore di una polizza di carico è sufficiente ad incorporare una previsione di un contratto di noleggio, allora tale previsione sarà scritta nel contratto di noleggio (Federal Bulker [1989] 1 Lloyd's Rep 103). - Espressioni usate al fine di incorporare tali clausole come "all terms, conditions and exceptions of the charterparty dated ... are incorporated herein" avranno l'effetto di incorporare solo quelle previsioni del contratto di noleggio che siano collegate direttamente alla caricazione, trasporto e consegna delle merci ed al pagamento del nolo (Miramar Maritime Corp v Holborn Oil [1984] AC 676). - Qualora il tenore letterale della polizza di carico sia sufficientemente ampio da incorporare le clausole del contratto di noleggio, allora occorre verificare se quella clausola del contratto di noleggio abbia senso nel contesto della polizza di carico. L'approccio corretto è quello di considerare la clausola del contratto di noleggio e verificare se questa abbia senso ossia inapplicabile nel contratto derivante dalla polizza di carico. In molti casi le clausole dei contratti di noleggio sono state considerate come inapplicabili quando erano incompatibili con le condizioni della polizza di carico (vedi Gardner v Trechmann (1884) 15 QBD 154). Sorgono spesso dispute sul fatto se le previsioni di un contratto di noleggio siano o meno incorporate nella

polizza di carico. Le corti hanno concluso che una clausola arbitrale in un contratto di noleggio non s'intenderà incorporata nella polizza di carico in assenza di un preciso riferimento e solo qualora il tenore letterale della clausola arbitrale sia tale da avere senso nel contesto della polizza di carico e non sia in conflitto con altre condizioni ivi previste. Alternativamente si considera incorporata quando vi siano espressioni generali di incorporazione ed il contratto di noleggio chiarisca che la relativa clausola arbitrale si applichi anche a tutte le dispute nascenti dalla polizza di carico. Talvolta si incontrano polizze emesse con un charterparty in cui si è cercato di risolvere il problema della incorporazione della clausola arbitrale del contratto di noleggio usando espressioni come: "1. *All terms and conditions, liberties and exceptions of the charterparty dated as overleaf including the law and arbitration clause are herewith incorporated*" (emphasis added). Tali parole sono state ritenute sufficienti al fine di incorporare la clausola arbitrale all'interno del contratto di noleggio. (NERANO [1996] 1 Lloyd's Rep) In un caso recente of *Caresse Navigation Ltd v Office National de L'Électricité and 5 others (The "Channel Ranger")* [2013] la corte ha considerato la questione relativa a quanto debba essere accurato il riferimento nella clausola contenuta in un contratto di noleggio relativo alla legge applicabile ed alla giurisdizione. **Fatti.** Il reclamo riguardava degli asseriti danni ad un carico di carbone, caricato a Rotterdam e destinato al Marocco, occorsi a seguito di autocombustione e conseguente contaminazione da acqua marina. Gli armatori reclamanti (che erano anche i vettori contrattuali) iniziavano un procedimento davanti ad una corte inglese per accertamento negativo nei confronti dei proprietari del carico relativo al danno subito dal carbone. Gli interessati al carico contestavano la giurisdizione delle corti inglesi sulla base del fatto che la clausola che prevedeva la giurisdizione inglese nella sottostante contratto di noleggio non era stata adeguatamente incorporata nella polizza di carico. La polizza di carico (Congenbill 1994) prevedeva che la relativa clausola arbitrale e di legge applicabile del contratto di noleggio fosse da ritenersi incorporata. Il problema era però che il sottostante contratto di noleggio conteneva una clausola di legge applicabile e di giurisdizione ordinaria e non una clausola di

legge applicabile ed arbitrale. Gli interessati al carico sostenevano quindi che non vi fosse chiarezza e certezza e che le previsioni della polizza di carico dovessero essere considerate letteralmente. Pertanto sostenevano che non vi fosse alcuna clausola di legge applicabile ed arbitrale nel contratto di noleggio che potesse essere incorporata. Conseguentemente contestavano che neppure la clausola di giurisdizione ordinaria contenuta nel charterparty potesse essere applicata e che, quindi, non sussistesse la giurisdizione inglese e che il foro naturale fosse il Marocco. **Decisione.** L'attore sosteneva che dovesse essere ammessa una interpretazione estensiva al fine di conseguire il risultato che le parti avevano originariamente inteso. Il giudice ha concordato con tale approccio, statuendo che la questione riguardasse l'interpretazione e non tanto l'incorporazione della clausola. Il requisito previsto affinché una clausola in un contratto di noleggio potesse essere incorporata in una polizza di carico era soddisfatto. Il giudice ha concluso che non vi fossero altre clausole del contratto di noleggio che riguardavano eventuali dispute e che la clausola relativa alla legge e giurisdizione applicabile fosse l'unica possibile che una persona ragionevole avrebbe inteso come incorporata. Di conseguenza era possibile correggere un errore in cui le parti erano incorse usando inavvertitamente la parola arbitrato invece di giurisdizione. Peraltro nel fare ciò il Giudice ha precisato che i ricevitori sono vincolati da tali clausole previste nel contratto di noleggio nei limiti in cui queste siano usuali nei traffici commerciali. **Commenti.** Il giudice ha chiarito nella sentenza che la sua decisione non era in contrasto con la tesi prevalente che la certezza e la chiarezza debbano essere presenti al fine di proteggere una terza parte ricevatrice. Ha quindi affermato che, quale conseguenza della sua decisione, un ricevitore non debba essere posto in un posizione peggiore di quella in cui sarebbe se fosse stata presente una clausola di legge ed arbitrale e questa fosse stata incorporata direttamente in maniera usuale poiché in entrambi i casi il ricevitore avrebbe avuto la possibilità di visionare il contratto di noleggio. Per il momento sembra quindi assodato che fin tanto in quanto vi sia un riferimento specifico nella polizza di carico ad una clausola in un contratto di noleggio che sia usuale nei traffici marittimi, è possibile anche incorrere in alcuni errori minori. Peraltro occorre notare che la decisione è soggetta d'appello e che un'udienza avrà luogo nel luglio 2014.



avv. Margherita Pace  
Studio Legale TDP

## TAR del Lazio: esiti sulla concorrenza

**T**ribunale Amministrativo Regionale del Lazio Sezione I, Sentenza 27 marzo 2014, n. 3398: Pochi giorni orsono, in data 27 marzo, il TAR Lazio si è pronunciato, e ha inciso fortemente, sulla questione che ha visto contrapposte Trenitalia e la ormai fallita società Arenaways. Con la sentenza n. 3398, infatti, sono state annullate le multe per abuso di posizione dominante inflitte dall'Antitrust il 25 luglio 2012 e sollecitate da Arenaways. Si trattava di sanzioni ammontanti ad euro 300 mila e comminate a Ferrovie dello Stato (Fs), Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) e Trenitalia per asseritamente avere, queste ultime, impedito l'ingresso del nuovo concorrente operatore nel mercato del trasporto ferroviario passeggeri e, quindi, per aver posto in essere un comportamento contrario all'articolo 102 del TFUE (che vieta alle imprese che hanno una posizione dominante su un mercato di abusarne), con l'effetto di ostacolare prima, ed estromettere poi, la società Arenaways dal mercato del trasporto ferroviario passeggeri. **La vicenda:** nell'aprile 2008 Arenaways richiese a RFI la possibilità di accedere all'infrastruttura ferroviaria allo scopo di attivare un servizio di trasporto passeggeri tra Torino e Milano che prevedeva diverse fermate intermedie. Secondo l'Antitrust, RFI, per favorire Trenitalia, ostacolò ingiustificatamente il predetto accesso, mettendo le tracce a disposizione di Arenaways solo a novembre 2010 e per la sola tratta Torino-Milano, senza fermate intermedie. Il comportamento di RFI che, secondo l'Antitrust, non si adoperava con celerità alla concessione, ma, invece, iniziava lente procedure di consultazione con le Regioni coinvolte e gli Enti interessati, era sostanzialmente la ragione unica del significativo ritardo della conclusione del processo di assegnazione delle tracce. E ciò nonostante fossero pervenute ripetute sollecitazioni in tal senso sia dal Ministero dei Trasporti che dal Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari. Con il ricorso presentato al TAR Lazio sono stati quindi impugnati i provvedimenti sanzionatori dell'Antitrust su un duplice ordine di motivi: mancanza di logicità nelle motivazioni

visita il nostro sito

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

addotte dall'Autorità e ciò soprattutto in ragione del rispetto della procedura assegnatoria osservata da RFI e l'assenza di competenza dell'Antitrust sul punto poiché, secondo le ricorrenti, materia di stretta competenza dell'URSF (deputato a vigilare sulla concorrenza nel mercato del trasporto ferroviario e alla risoluzione del contenzioso). Il quadro normativo coinvolto. La sentenza in esame al punto 3 e per alcuni capoversi richiama brevemente le norme interessate dal caso di specie ed, in particolare, i 'pacchetti ferroviari' emanati dalla CE sul tema della liberalizzazione del mercato, finalizzati a sviluppare l'apertura dello stesso alla concorrenza e a garantire un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture. Per inciso, sul punto, si ricorda che è in discussione in questi giorni il 'quarto pacchetto ferroviario' europeo. Per quel che concerne la normativa nazionale, viene fatto esplicito richiamo al D.P.R. 277/98 e 146/99, al d.lgs. 188/03 e al d.lgs. 15/10 tesi a compiere la liberalizzazione del comparto ferroviario mediante il recepimento della normativa comunitaria testè richiamata. In particolare, l'articolo 2, lettera d) del d.lgs. 188/03 il quale stabilisce che l'accesso al mercato del trasporto di passeggeri sia libero e debba essere consentito a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, al fine di garantire lo sviluppo della concorrenza nel settore ferroviario. Considerato il predetto quadro normativo, i Giudici del TAR riconoscono, nella sentenza oggi in esame, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria - RFI - un ruolo di garante rispetto alla possibilità dei diversi attori del mercato di accedere al trasporto su strada ferrata, ma, parimenti, riconoscono a quest'ultimo un ruolo di controllo del predetto accesso, affinché questo venga attuato nel rispetto delle normative vigenti. L'articolo 12 del d.lgs. 188/03, infatti, individua le condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria e l'art. 29 prevede l'obbligo per il gestore, in caso di richieste di tracce confliggenti da parte delle imprese ferroviarie, di indire una procedura di coordinamento tra le parti interessate, adottando in tempi rapidi una decisione. Sul punto, inoltre, viene evidenziato dai Giudici, che l'articolo 37 della stessa normativa dispone che eventuali contrasti insorti tra RFI e le imprese ferroviarie

siano risolti dall'URSF. Il TAR Lazio, inoltre, ricorda che il trasferimento di competenze alle Regioni ebbe attuazione con decorrenza 1° gennaio 2001 (DPCM 16 novembre 2000) data in cui a ciascuna regione è stato assegnato un determinato quantitativo di treni\*km e un ammontare predefinito di risorse, idonee a garantire l'equilibrio economico dei contratti. La decisione: Il TAR, stante il predetto quadro normativo, afferma, in primis, che "l'art. 37, d.lgs. 188/2003, stabilisce che l'organismo di regolazione

indicato all'art. 30 della direttiva 2001/14/CE è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o sue articolazioni e che esso vigila sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari e agisce in piena indipendenza sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dall'organismo preposto alla determinazione dei canoni di accesso all'infrastruttura, dall'organismo preposto all'assegnazione della capacità e dai richiedenti, conformandosi ai principi di cui all'articolo stesso. [...] In ragione di quanto previsto dal terzo comma, salvo quanto previsto dall'articolo 29 in tema di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, [...] Alla stregua delle disposizioni sopra citate, la Sezione è pervenuta all'avviso, da cui non vi è motivo di discostarsi nella presente controversia, che la competenza dell'AGCM coesiste con la competenza dell'organismo preposto allo specifico settore dei servizi ferroviari, vale a dire

l'URSF, in ragione della differente finalità delle funzioni svolte dai due Istituti'. Indi, per l'art. 37 del d.lgs. 188/2003, le due competenze, quelle dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato e quelle dell'Ufficio per la regolazione



dei servizi ferroviari, coesistono e hanno finalità complementari, sia pure in qualche misura sovrapponibili. Tuttavia sebbene venga riconosciuta la coesistenza dei due enti, il TAR, afferma che 'in ordine all'avvio del procedimento di consultazione in parola, individuato dall'Autorità come elemento chiave della condotta dilatoria abusiva sanzionata, deve rilevarsi che il problema in tale ambito posto da RFI della interferenza con i servizi regionali contribuiti fosse sia di evidente interesse regionale che non privo di sostanzianti ragioni giustificative' [...] 'sul punto, sono fondate le censure con le quali le parti ricorrenti lamentano che l'Autorità si sia di fatto sostituita all'URSF nell'analisi delle sottostanti questioni sotto il profilo strettamente regolatorio, ovvero mediante una valutazione di merito sull'impatto dei servizi proposti da Arenaways sull'equilibrio del servizio pubblico svolto da Trenitalia, che si è posta in assoluta contraddizione con quanto ritenuto dall'organismo di regolazione in tema di correttezza di un criterio di calcolo del profitto (sottrazione del costo del capitale investito)'. Per tale via i Giudici hanno affermato che operando una istruttoria parallela e effettuando valutazioni di merito autonome e completamente configgenti con l'URSF, l'Autorità si sarebbe completamente sostituita a detto Ufficio nell'esercizio di competenze a esso affidate dalla legge. Conclude così il Giudice: 'Vieppiù, così facendo, l'Autorità è pervenuta, contestualmente, all'apprezzamento dell'abusività dei comportamenti delle società sanzionate e all'autonoma creazione dell'ambito delle regole tecniche alla cui stregua effettuare l'apprezzamento stesso. In tal modo sovvertendo il principio secondo cui l'apposizione della regola, tendenzialmente eteronoma, precede la valutazione dell'antigiuridicità della condotta che con la stessa si ponga in conflitto.. Alla rilevata fondatezza degli esaminati motivi di ricorso, di carattere assorbente ogni altra censura pure dedotta, segue l'accoglimento dei ricorsi riuniti in esame e l'annullamento del gravato provvedimento sanzionatorio'.





avv. Daniela Aresu  
Studio Legale Aresu

## La normativa

**REGOLAMENTO 12/2/2014 n.139 DELLA COMMISSIONE CHE STABILISCE I REQUISITI TECNICI E LE PROCEDURE AMMINISTRATIVE DEGLI AEROPORTI AI SENSI DEL REGOLAMENTO (CE) N. 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO - PUBBLICATO IN GUUE L 44 DEL 14 FEBBRAIO 2014.**

Il regolamento (CE) n. 216/2008 ha l'obiettivo di stabilire e mantenere un livello elevato ed uniforme di sicurezza dell'aviazione civile in Europa. La sua attuazione richiede l'adozione di norme attuative dettagliate, in particolare per quanto riguarda la regolamentazione in materia di sicurezza degli aeroporti, al fine di mantenere un livello elevato ed uniforme di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione perseguendo nel contempo l'obiettivo di un miglioramento generale della sicurezza aeroportuale. La Commissione deve adottare le necessarie norme di attuazione per stabilire le condizioni per la progettazione e il funzionamento sicuro degli aeroporti di cui all'articolo 8 bis, paragrafo 5. Al fine di garantire una transizione graduale e un livello elevato di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, le norme attuative devono rispecchiare lo stato dell'arte e le migliori pratiche nel settore aeroportuale; tener conto delle norme e delle pratiche raccomandate applicabili dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (in seguito «ICAO»), rispettando in tal modo la classificazione rispettiva dell'ICAO in tutto il sistema delle norme; tener conto delle esperienze operative degli aeroporti a livello internazionale, nonché del progresso tecnico e scientifico nel settore aeroportuale; essere proporzionate alle dimensioni, al traffico, alla categoria e alla complessità dell'aeroporto e alla natura e al volume delle operazioni che vi sono effettuate; prevedere la necessaria flessibilità per la conformità richiesta; e tener conto dei casi in cui l'infrastruttura dell'aeroporto è stata sviluppata prima dell'entrata in vigore del presente regolamento, nel rispetto dei diversi requisiti previsti dalle legislazioni nazionali degli Stati membri. A tal fine, è necessario che il settore aeroportuale e le amministrazioni degli Stati membri dispongano del tempo sufficiente per adeguarsi al nuovo quadro normativo e per verificare il sussistere delle condizioni per il mantenimento della validità dei certificati rilasciati precedentemente all'entrata in vigore del presente regolamento. Al fine di garantire l'applicazione uniforme dei requisiti comuni, è essenziale che vengano applicate dalle autorità competenti, ed eventualmente dall'Agenzia, norme comuni nella valutazione della conformità ai presenti requisiti; è necessario che l'Agenzia elabori metodi accettabili di rispondenza e materiale esplicativo per agevolare la necessaria uniformità normativa. I requisiti comuni dovrebbero prevedere identiche procedure

nell'ambito delle autorità competenti nei vari settori del trasporto aereo. Il regolamento stabilisce norme dettagliate relative a: le condizioni per stabilire e notificare al richiedente la base di certificazione applicabile ad un aeroporto, le condizioni per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati per gli aeroporti e dei certificati per le organizzazioni responsabili della gestione degli aeroporti; le condizioni di esercizio degli aeroporti in conformità ai requisiti essenziali fissati nell'allegato V bis e, se applicabile, nell'allegato V ter del regolamento (CE) n. 216/2008, di cui all'allegato IV; le responsabilità dei titolari di certificati di cui all'allegato III; le condizioni di accettazione e di conversione dei certificati esistenti di aeroporti già rilasciati dagli Stati membri; le condizioni per la decisione di non accordare le esenzioni di cui all'articolo 4, paragrafo 3 ter, del regolamento (CE) n. 216/2008, compresi i criteri per gli aeroporti cargo, la notifica degli aeroporti esentati, nonché per il riesame delle esenzioni accordate; le condizioni in base alle quali le operazioni sono vietate, limitate o subordinate a determinate condizioni ai fini della sicurezza di cui all'allegato III; le autorità competenti per la certificazione e la sorveglianza degli aeroporti, i gestori degli aeroporti e i fornitori di servizi di gestione del piazzale, al 31 dicembre 2017.

**Comunicazione della Commissione Europea "A European Strategy for more Growth and Jobs in Coastal and Maritime Tourism" 20.2.2014 COM(2014) 86 final Il 20 febbraio 2014**

la Commissione europea ha presentato la nuova strategia a sostegno del turismo costiero e marittimo in Europa, che prospetta le azioni dell'UE volte ad aiutare Regioni costiere e imprese a superare le sfide cui sono chiamate e a consolidare la posizione del settore quale motore essenziale dell'economia blu in Europa. Il turismo costiero comprende il turismo e le attività ricreative balneari (nuoto, tavola a vela, ecc.) e le altre attività ricreative che caratterizzano la fascia costiera (acquari, ecc.). Il turismo marittimo comprende le attività in acqua (navigazione da diporto, crociere, sport nautici), con le collegate strutture di terra (noleggio di natanti e imbarcazioni, produzione di attrezzature nautiche, servizi). In termini geografici, rientrano nella fascia costiera le zone sul mare o il cui territorio si trova per metà nel raggio di 10 km dalla costa. La strategia dell'UE per la crescita blu ha individuato nel turismo costiero e marittimo uno dei settori a elevato potenziale di crescita e di occupazione, in particolare per le regioni periferiche in cui le attività economiche scarseggiano. La comunicazione espone le principali sfide che si pongono al settore e prospetta una strategia nuova per superarle, indicando 14 azioni in grado di favorire la crescita sostenibile del settore e di imprimere un ulteriore impulso alle regioni costiere d'Europa, che saranno attuate in collaborazione con gli Stati membri, gli enti regionali e locali e gli operatori del settore. La Commissione propone, ad esempio, di redigere una guida in linea che illustri le principali fonti di finanziamenti a disposizione del settore (in particolare delle PMI); promuovere un dialogo paneuropeo tra operatori del comparto croceristico, porti e portatori d'interesse nel turismo costiero; inserire un filone costiero-marittimo nelle iniziative turistiche dell'UE,

comprese le campagne informative e promozionali; sostenere lo sviluppo di partenariati, reti e raggruppamenti e di strategie di specializzazione intelligenti a dimensione transnazionale e interregionale; stimolare formule innovative di gestione attraverso il portale "Iniziativa ICT e turismo"; operare per migliorare la disponibilità e la completezza dei dati nel settore del turismo costiero e marittimo; promuovere l'ecoturismo e favorire i collegamenti con altre iniziative di sostenibilità; promuovere strategie in materia di prevenzione e gestione dei rifiuti e di scarico di rifiuti in mare, a supporto di un turismo costiero e marittimo sostenibile; svolgere ricerche per stabilire il modo in cui migliorare la connettività delle isole e definire di conseguenza strategie turistiche innovative per le isole (periferiche); indicare, attraverso uno studio ad hoc, pratiche innovative di sviluppo dei porti turistici. Gli Stati membri, competenti in primis in materia di turismo, sono invitati a elaborare e attuare strategie nazionali e regionali, a sfruttare i fondi disponibili e a scambiarsi le migliori pratiche. nel dichiarato intento di promuovere i partenariati, il dialogo e la cooperazione transnazionali e interregionali, integrando nel contempo le tematiche del turismo costiero e marittimo nei programmi e nelle politiche vigenti.

**Decreto 14 marzo 2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti GU Serie Generale n. 74 del 23/3/2014**

Imposizione di oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea sulle rotte Alghero-Bologna e viceversa, Alghero-Torino e viceversa, Cagliari-Bologna e viceversa, Cagliari-Napoli e viceversa, Cagliari-Torino e viceversa, Cagliari-Verona e viceversa, Olbia-Bologna e viceversa e Olbia-Verona e viceversa.

**Circolare del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 3 /4/2014**

Il ministero dei Trasporti ha elencato in quali casi, in materia di patenti di guida, occorra far riferimento al principio della residenza normale, previsto dall'art. 12 della direttiva 2006/126/CE, per effetto del quale si intende per tale "il luogo in cui una persona dimora abitualmente, vale a dire per almeno 185 giorni all'anno, per interessi personali e professionali o, nel caso di una persona che non abbia interessi professionali, per interessi personali che rivelino stretti legami tra la persona e il luogo in cui essa abita".

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 368/2014 DELLA COMMISSIONE del 10 aprile 2014 recante modifica del regolamento (CE) n. 474/2006 che istituisce un elenco comunitario dei vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità - GUUE L108/16 del 11/4/2014**

**REGOLAMENTO (UE) N. 70/2014 DELLA COMMISSIONE del 27 gennaio 2014 recante modifica del regolamento (UE) n. 1178/2011 che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n.216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio - GU Unione Europea n.24 del 27/3/2014**



dr. Gambattista Poggi

Studio Poggi &amp; Associati

## Movimenti intracomunitari di beni a titolo non traslativo della proprietà alla luce della sentenza della Corte di Giustizia Ue – sentenza del 6 marzo 2014 nelle cause riunite c-606/12 e c-607/12.

Il procedimento principale e le questioni pregiudiziali. Dresser-Rand Francia (di seguito Dresser Francia) società produttrice di compressori industriali ha stipulato con la società cliente finale di diritto spagnolo un contratto di fornitura di beni complessi utilizzando per la sua esecuzione compressori importati dal suo stabilimento cinese a cura della Dresser-Rand Italia (di seguito Dresser Italia). Successivamente, ha stipulato con FB ITMI società terza con sede in Italia, un contratto relativo alla fornitura di ulteriori componenti necessari al funzionamento e per servizi di installazione dei beni presso la cliente finale. Infine, la FB ITMI ha spedito direttamente tali beni assemblati alla cliente finale, in nome e per conto della Dresser Italia, quale rappresentante fiscale della Dresser Francia. FB ITMI ha emesso fattura nei confronti di Dresser Italia per le operazioni relative alle prestazioni di assemblaggio e adattamento accessorie, nonché di consegna dei beni in questione. Dresser Italia ha, nella sua qualità di rappresentante, proceduto alla fatturazione del complesso di beni inviati alla cliente finale e ritenuto di poter ricevere i beni e i servizi forniti dalla FB ITMI senza versare l'IVA, sulla base dell'articolo 8, commi 1, lettera c), e 2, del decreto n. 633. L'Agenzia delle Entrate ha contestato tale possibilità sull'assunto dell'assenza del requisito di esportatore abituale in capo a Dresser Italia dipendente dalla qualifica dei trasferimenti di beni effettuati dalla Francia verso l'Italia che ha costituito oggetto della controversia. Dresser Francia ritiene che il trasferimento di compressori dalla Francia verso l'Italia costituisca un acquisto intracomunitario assimilato, in base al disposto dell'articolo 17, paragrafo 1, della direttiva (IVA 2006/112/CE) e che la successiva vendita dei beni assemblati alla società cliente finale, a partire dal territorio italiano, costituisca una cessione intracomunitaria. L'Agenzia delle Entrate di Genova ha sostenuto come il trasferimento di beni dalla Francia verso l'Italia, essendo disciplinato dall'art. 17, paragrafo 2, lettera f), di detta direttiva, debba essere soggetto al regime sospensivo ai fini IVA previsto dall'articolo 38, quinto comma, lettera a), del decreto-legge del 30 agosto 1993, n. 331, e che il contratto concluso tra la Dresser-Francia e FB ITMI avendo ad oggetto non la fornitura di un bene nuovo, ma la prestazione di un servizio non possa essere assimilata ad una cessione di beni, ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 1, della suddetta direttiva. Dresser Francia ha contestato l'applicazione del regime sospensivo per il fatto

che l'attività della FB ITMI è consistita nella produzione e nella cessione di beni, e che i beni introdotti nel territorio italiano non erano stati rispediti nello Stato membro di origine, contrariamente a quanto prevede la direttiva IVA per l'applicazione di tale regime. Alla luce di quanto sopra, la Commissione tributaria provinciale di Genova ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali, formulate in termini identici nelle cause C-606/12 e C-607/12 riunite con ordinanza del presidente della Corte ai fini delle fasi scritte ed orale del procedimento, nonché della sentenza: «1) Se un'operazione di trasferimento di beni da uno Stato membro nel territorio italiano al fine di verificare l'adattabilità dei beni stessi ad altri beni acquistati nel territorio nazionale, senza che sia eseguito alcun intervento sui beni introdotti in Italia, sia ascrivibile alla locuzione "lavori riguardanti il bene" di cui all'articolo 17, paragrafo 2, lettera f), della direttiva (IVA 2006/112/CE) e se, a tal proposito, sia utile valutare la natura delle operazioni intercorse tra (la FB ITMI e la Dresser-Rand Italia) e 2) Se l'articolo 17, paragrafo 2, lettera f), della direttiva IVA debba essere interpretato nel senso che preclude alla legislazione o alla prassi degli Stati membri la facoltà di prevedere che la spedizione o il trasporto dei beni non siano trattati come trasferimento a destinazione di un altro Stato membro se non alla condizione che i beni ritornino nello Stato membro a partire dal quale erano stati inizialmente spediti o trasportati». Prima di vedere come si è pronunciata nel merito la Corte di Giustizia, si rammenta che: a) secondo la normativa nazionale, ai fini dell'applicazione del regime sospensivo l'art. 38 co. 5 lett. a) del DL 331/93, i beni introdotti in Italia devono essere "successivamente trasportati o spediti al committente, soggetto passivo d'imposta, nello Stato membro di provenienza o per suo conto in altro Stato membro ovvero fuori del territorio della Comunità"; pertanto, "non costituiscono acquisti intracomunitari l'introduzione nel territorio dello Stato di beni oggetto di operazioni di perfezionamento o di manipolazioni usuali...omissis...se i beni sono successivamente trasportati o spediti al committente, soggetto passivo d'imposta, nello Stato membro di provenienza o per suo conto in altro Stato membro ovvero fuori del territorio della Comunità (nonché) l'introduzione nel territorio dello Stato di beni temporaneamente utilizzati per l'esecuzione di prestazioni o che, se importati, beneficerebbero della ammissione temporanea in esenzione totale dai dazi doganali"; b) secondo l'art. 17, par. 2 lett. f) della direttiva 2006/112/CE, l'esclusione dal regime IVA degli scambi intracomunitari, viene subordinato alla condizione che il bene, al termine della perizia o dei lavori, sia rispedito al soggetto passivo nello Stato membro a partire dal quale era stato inizialmente spedito o trasportato e non, quindi, anche in altro Paese membro o al di fuori della UE come prevede la norma nazionale. Sempre secondo il richiamato art. 17 costituisce "trasferimento a destinazione di un altro Stato membro" qualsiasi spedizione o trasporto di un bene mobile materiale effettuato dal soggetto passivo o per suo conto, fuori dal territorio dello Stato membro in cui si trova il bene, ma nella Comunità, per le esigenze della

sua impresa. Pertanto non si considera trasferimento a destinazione di un altro Stato membro la spedizione o il trasporto di un bene ai fini della prestazione di un servizio resa al soggetto passivo ed avente per oggetto lavori riguardanti il bene, materialmente eseguiti nel territorio dello Stato membro d'arrivo della spedizione o del trasporto del bene, solo qualora il bene, una volta terminati i lavori, venga rispedito al soggetto passivo nello Stato membro a partire dal quale era stato inizialmente spedito o trasportato. Secondo la Corte di Giustizia Ue, premesso che la questione non riguarda la nozione di «acquisti intracomunitari», bensì la nozione di «trasferimenti di beni», l'articolo 17, paragrafo 2, lettera f), della direttiva IVA 2006/112/CE deve essere interpretato nel «senso che, affinché la spedizione o il trasporto di un bene non sia qualificato come trasferimento a destinazione di un altro Stato membro, tale bene, dopo l'esecuzione dei lavori che lo riguardano nello Stato membro d'arrivo della spedizione o del trasporto del bene stesso, deve necessariamente essere rispedito al soggetto passivo nello Stato membro a partire dal quale esso era stato inizialmente spedito o trasportato». L'applicazione dell'articolo 17, paragrafo 2, lettera f), di tale direttiva è subordinata, in modo esplicito, alla condizione che il bene sia rispedito nel suo Stato membro di origine. Lo stesso art. 17 contiene al paragrafo 2 un elenco esaustivo di deroghe, le quali, ad avviso della Corte non possono che essere interpretate in senso restrittivo e la deroga prevista nella predetta lettera f) del richiamato art.17, paragrafo 2, della direttiva deve essere interpretata alla luce di tale obiettivo, con la conseguenza che è consentito agli Stati membri di non qualificare come cessione intracomunitaria il trasferimento di un bene in un altro Stato membro soltanto a condizione che tale bene rimanga temporaneamente in questo Stato membro e sia destinato ad essere rispedito, in un momento successivo, nello Stato membro di origine. «Il trasferimento di un bene in un altro Stato membro non deve essere qualificato come cessione intracomunitaria soltanto qualora esso venga effettuato non ai fini del consumo finale del bene in tale Stato membro, bensì in vista dell'esecuzione di un'operazione di trasformazione del bene stesso, seguita dalla sua spedizione nello Stato membro di origine.» In conclusione, la Corte (Settima Sezione) ha stabilito che il richiamato art.17, paragrafo 2, lettera f), della direttiva 2006/112/CE del Consiglio, del 28 novembre 2006, deve essere interpretato nel senso che, affinché la spedizione o il trasporto di un bene non sia qualificato come trasferimento a destinazione di un altro Stato membro, detto bene, dopo l'esecuzione dei lavori che lo riguardano nello Stato membro d'arrivo della spedizione o del trasporto del bene stesso, deve necessariamente essere rispedito al soggetto passivo nello Stato membro a partire dal quale esso era stato inizialmente spedito o trasportato. Alla luce di tale interpretazione si manifesta quindi la necessità di una modifica legislativa o, quanto meno, un mutamento nella prassi, di recepimento della interpretazione comunitaria, con conseguenze anche per quanto attiene la compilazione dei modelli Intrastat. Ad avviso dello scrivente, nel frattempo, gli operatori nazionali, potranno continuare ad applicare le regole IVA nazionali vigenti, stante il principio comunitario del "legittimo affidamento", secondo il quale, allorché l'Amministrazione abbia fatto insorgere in un soggetto, col proprio comportamento o per informazioni divulgate, un'aspettativa, viene salvaguardato il legittimo affidamento dell'interessato.

<b>avv. Daniela Aresu</b> <i>Studio Legale Aresu</i>	<b>Rassegna Normativa</b>
<b>avv. Guglielmo Camera</b> <i>Studio Legale Camera Verneti</i>	<b>La “termination clause”</b>
<b>avv. Simona Coppola</b> <i>Studio Legale Garbarino Vergani</i>	<b>Il cabotaggio marittimo: una risorsa poco sfruttata?</b>
<b>avv. Daniela D’Alauro</b> <i>Studio Legale Turci</i>	<b>Il pre-clearing approda a Genova e La Spezia</b>
<b>avv. Francesca D’Orsi</b> <i>Studio Legale D’Orsi</i>	<b>Il noleggio occasionale di una unità da diporto</b>
<b>Avv. Anna Masutti</b> <i>Studio Legale Lexjus Sinacta</i>	<b>La protezione dei passeggeri nel trasporto aereo in Europa.</b>
<b>avv. Serena Giovidelli</b> <i>Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis</i>	<b>La Comandata tra fatto e diritto</b>
<b>avv. Massimiliano Grimaldi</b> <i>Grimaldi Studio Legale</i>	<b>Il transito delle Grandi navi nella laguna di Venezia</b>
<b>avv. Margherita Pace</b> <i>Studio Legale TDP</i>	<b>Tar del Lazio: Esiti sulla concorrenza</b>
<b>avv. Fabio Pieroni</b> <i>Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.</i>	<b>Il caso “Valle di Cordoba”</b>
<b>dr. Gambattista Poggi</b> <i>Studio Poggi &amp; Associati</i>	<b>L’angolo fiscale</b>
<b>avv. Barbara Pozzolo</b> <i>Studio Legale Pozzolo</i>	<b>Regolamento UE n.524/2013 – Risoluzione controversie online dei consumatori</b>
<b>avv. Chiara Raggi</b> <i>Studio Legale Mordiglia</i>	<b>Trasporti UE: La nuova politica delle infrastrutture</b>
<b>avv. Giancarlo Soave</b> <i>Studio Legale Soave</i>	<b>Brevi Note in tema di copertura assicurativa sui mezzi da trasporto</b>
<b>L’Angolo Anglosassone</b> <b>Andrew Nicholas</b> <i>Clyde &amp; Co.</i>	<b>L’Incorporazione delle previsioni dei contratti di noleggio nelle polizze di carico</b>
<b>avv. Cecilia Verneti</b> <i>Studio Legale Camera Verneti</i>	<b>Furto dell’imbarcazione da parte del noleggiatore in base a contratto invalido: è coperto dalla polizza Yacht?</b>

# LexTrasporti

Mensile di diritto divulgativo

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

Sede e Redazione: Via Bacigalupo 4/19 16122 (Genova) email: [info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com) - Registrata presso il Tribunale di Genova - codice ISSN 2284-4627

**1,2,3...DIECI, ....** Un bel numero ma soprattutto un bel traguardo raggiunto con un bel successo per il gruppo di persone che credono ed hanno creduto in questa avventura di divulgazione del diritto dei trasporti. La ricetta è semplice: **la passione per il proprio lavoro e il desiderio di evadere dalla quotidianità della routine.** Un sogno reale per qualcuno ed un modo per farsi conoscere per altri ma con passione e la voglia di mettersi in gioco perché "chi non fa non sbaglia e chi fa ... in questo mondo viene criticato".

Vorrei scrivere dieci volte Grazie non in ordine di importanza ma casuale: 1) A tutti i Componenti del Comitato di Redazione sia quelli vecchi che quelli nuovi perché senza di loro non ci sarebbe nulla da leggere 2) A tutti i nostri lettori che timidamente hanno incominciato a seguirci ed ora sono quasi in 2.000 quelli che ricevono la nostra newsletter 3) A Cecilia e Guglielmo che mi hanno sempre dato una mano anche nei momenti meno colorati 4) A chi pazientemente sopporta le mie scadenze senza lamentarsi o quasi. 5) Al nostro Comitato Scientifico che appoggia questa iniziativa e che grazie alla loro adesione ci da lustro 6) Agli appassionati del materia ed in particolare ai giovani che si affacciano a questo mondo che troveranno sempre spazio tra le nostre pagine per le loro iniziative di successo 7) Agli amici stranieri che contribuiscono alla riuscita delle nostre pubblicazioni. 8) A coloro che hanno reso possibile la realizzazione di diversi Conversazioni ed in particolare il Consiglio dell'Ordine degli Avvocati che ha sempre creduto nella nostra offerta informativa. 9) Alla Unipol-Sai che con il suo contributo salariale di ogni fine mese mi garantisce lo stipendio e mi da modo di avere le risorse per continuare ad offrire gratuitamente questo prodotto. 10) A tutti coloro che in futuro vorranno darci il loro contributo di idee e passione per continuare a credere in questo sogno reale .... **LEXTRASPORTI.**

(L.F.)



avv. Cecilia Vernetti

Studio Legale Camera Vernetti

## Giurisprudenza: alcune massime in tema di trasporto marittimo e terrestre

**S**i riportano di seguito alcune recenti sentenze su argomenti di interesse nel settore del trasporto marittimo e terrestre. **1.**In tema di legittimazione ad agire contro il vettore per il risarcimento dei danni, il Tribunale di Parma, con la sentenza del 12.4.2010, ha ribadito l'orientamento in base al quale: "Nel caso di danni alla merce trasportata, la legittimazione ad agire spetta alla parte nella cui sfera patrimoniale questi esplicano il loro effetto". Tale massima si pone quindi in linea con l'orientamento, che può dirsi ormai consolidato (cfr. in tal senso Cass. n. 24400 dell'1.12.2010 e in giurisprudenza di merito Tribunale di Trieste 21.6.2011 e 19.6.2010, Corte di Appello di Milano del 20.1.2009 e Tribunale di Milano del 23.6.2009), secondo cui per stabilire chi fra mittente e destinatario della merce abbia diritto a richiedere il risarcimento dei danni al vettore per la perdita o avaria della merce occorre adottare il criterio del pregiudizio economico, verificando in capo a quale tra i due soggetti siano derivati gli effetti patrimoniali della perdita o dei danni alla merce stessa. **2.** Con la sentenza n. 6293 del 13.3.2013, la Cassazione ha ribadito l'orientamento secondo cui "la clausola CIF deve essere inquadrata nell'ambito delle previsioni relative all'incidenza economica del trasporto e degli oneri connessi e non nell'ambito di quelle relative al trasferimento dei rischi". La clausola CIF, quindi, secondo la Corte, ha solo l'effetto di porre a carico del venditore i costi di trasporto e di assicurazione della merce e non produce l'effetto (riconosciute invece in ambito internazionale) di derogare all'art.

1510 c.c. e alla regola, ivi prevista, del trasferimento dei rischi in capo al compratore con la consegna della merce al vettore. **3.**In tema di responsabilità *ex recepto* del vettore terrestre, una recente sentenza della Cassazione (n. 22746 del 4.10.2013, in Guida al Diritto 2013 n. 49/50) ha così stabilito: "A norma dell'art. 1693 c.c. sussiste colpa grave del vettore anche quando si tratta di una inescusabile grave negligenza. Correttamente peraltro è esclusa la colpa del vettore qualora – ancorché il vettore abbia ammesso la propria responsabilità in ordine al verificarsi dell'evento – non sia stata provata la sua colpa grave, ossia che l'evento è stato dovuto a una condotta che pur senza la volontà di danneggiare altri, sia stata posta in essere con straordinaria e inescusabile imprudenza e negligenza omettendo non solo la diligenza del buon padre di famiglia rapportata al servizio da svolgere, ma anche quel grado minimo di diligenza che tutti devono osservare". La sentenza richiamata, come si nota, applica il principio, desumibile dal comma 4 dell'art. 1696 c.c., secondo il quale l'onere di provare la colpa grave o il dolo del vettore grava sull'interessato al carico, concludendo che – pur in presenza di una ammissione di responsabilità del vettore – non sia necessariamente provata la sua colpa grave in mancanza di una specifica dimostrazione in tal senso ad opera dell'interessato al carico. **4.** Con la sentenza n. 25902 del 19.11.2013 (in Guida al diritto 2014 n. 2) la Cassazione ha stabilito che "Nel trasporto amichevole, effettuato con unità da diporto, la responsabilità del conduttore (vettore amichevole o di cortesia) è retta dall'art. 2054, comma 1, del c.c. con la conseguente residualità della norma dell'art. 414 del codice della navigazione sul trasporto amichevole, che resta riferito alla sola navigazione mercantile". Ciò implica che nel trasporto amichevole di persone su imbarcazione da diporto la responsabilità del conduttore per eventuali danni ai passeggeri è assai più rigorosa rispetto a quella prevista nel trasporto gratuito su nave mercantile. Infatti, in quest'ultimo caso il danneggiato, per ottenere il risarcimento, deve provare che il danno è dipeso da dolo o colpa grave del vettore o dei suoi dipendenti o preposti, mentre nel primo caso vale la regola prevista in tema di circolazione di veicoli in base alla quale il conducente deve risarcire il danno se non prova di avere fatto tutto il possibile per evitarlo.



Avv. Andrea Facco

Studio Legale Ghelardi e Associati

## Il contratto di Handling

Nel presente articolo viene considerato il contratto di *handling* (più precisamente definito *ground handling*) ovvero il contratto stipulato tra una compagnia aerea (o un esercente privato) ed un altro soggetto relativo alla fornitura determinati servizi di assistenza a terra in relazione allo scalo degli aeromobili in un determinato aeroporto. Come individuati dalla Direttiva Ce n. 96/67 del 15 ottobre 1996 e poi nel relativo D. Lgs. 18/99 attuativo della stessa, tali servizi sono, in particolare, l'assistenza ai passeggeri, ai bagagli, alle merci ed alla posta, le operazioni in pista, la pulizia ed i servizi di scalo, la fornitura di carburante ed olio, la manutenzione dell'aereo, le operazioni aeree e la gestione degli equipaggi, il trasporto a terra di passeggeri e merci ed, infine, il «*catering*». Tali servizi si dividono in due categorie in base alle aree dell'aeroporto ove i medesimi vengono prestati ovvero l'area «*land side*» (lato terra) e quella «*air side*» (lato aria). La prima categoria di detti servizi è svolta all'interno dell'aerostazione ed è destinata alle attività di assistenza nel transito di passeggeri, bagagli, merci; la seconda è svolta nelle aree di manovra - quali piste di volo, vie di rullaggio, bretelle di raccordo - e nel piazzale principale («*apron*») comprendente le vie di circolazione di piazzale e le piazzole di sosta ed è destinata alle operazioni di movimentazione e sosta degli aeromobili. In origine il servizio di assistenza a terra veniva svolto direttamente dalle compagnie aeree attraverso la propria organizzazione presente in aeroporto. In un secondo tempo, lo svolgimento di tali servizi è stato affidato ad operatori diversi dalle compagnie aeree ovvero a quelli preposti alla gestione di tutta l'infrastruttura aeroportuale. Le compagnie aeree dovevano quindi pagare ai gestori dell'infrastruttura - che erano sostanzialmente in posizione di monopolio - alte tariffe il cui onere economico finiva, in ultima analisi, per essere trasferito sui clienti delle compagnie mediante un corrispettivo incremento del prezzo del trasporto. La liberalizzazione del mercato dei servizi di assistenza a terra negli Stati Membri dell'Unione Europea è stata realizzata - per gli aeroporti che superano una soglia di traffico prefissata - mediante la citata Dir. Ce n. 96/67. Attualmente negli aeroporti che superano tale soglia operano due o più prestatori di servizio in concorrenza tra loro con l'effetto di una riduzione delle tariffe all'utenza e, quindi, dei costi di gestione delle compagnie aeree con positivo riflesso sul prezzo del trasporto aereo. In origine i contratti di *handling* (in italiano definibili «*contratti di prestazione di servizi di assistenza a terra*») venivano formalizzati su clausolari, contenenti condizioni generali di contratto, predisposti dai gestori degli aeroporti. Tali clausolari sono stati dapprima affiancati e

successivamente sostituiti da un formulario *standard* - il c.d. *Standard Ground Handling Agreement* (SGHA) - predisposto dalla *International Air Transport Association* (IATA) ovvero l'associazione internazionale dei vettori aerei. Il formulario - elaborato nel tempo in varie versioni (le più recenti sono quelle del 2004, 2008 e 2013) e originato dall'esigenza di massima uniformità richiesta dagli operatori dell'industria aeronautica - è composto da quattro parti: le «*definitions*» (definizioni), il «*main agreement*» (accordo principale) ed i due «*annex*» (allegati) rispettivamente contraddistinti dalle lettere A e B. La sezione relativa all'accordo principale contiene la regolamentazione negoziale del rapporto mentre gli allegati A e B includono, il primo, la lista dettagliata e numerata di tutti i servizi astrattamente svolgibili dal prestatore di servizi e, il secondo, la menzione dei singoli servizi pattuiti nel caso di specie ed i relativi corrispettivi. Dottrina e giurisprudenza hanno tentato di ricondurre il contratto di assistenza a terra nell'alveo dei «*tipi legali*» conosciuti dal nostro ordinamento. Ciò al fine di individuare le norme da utilizzare in caso di lacune del regolamento negoziale predisposto dalle parti e, soprattutto, di disciplinare la responsabilità per inadempimento o non esatto adempimento dello stesso. La casistica giurisprudenziale in materia di contratto di prestazione di servizi di assistenza a terra è prevalentemente centrata sul contratto di trasporto di cose o, alternativamente, su un contratto di deposito a favore di un «*terzo*», soggetto avente diritto alla riconsegna della merce a destino. La dottrina ha, invece, tentato di inquadrare tale contratto in un nuovo tipo contrattuale non espressamente previsto dalla legge e, pertanto, atipico; come tale, esso avrebbe diritto di esistenza nel nostro ordinamento previa vaglio di meritevolezza dei relativi interessi ex art. 1322, comma secondo, c.c. Attesa l'eterogeneità delle prestazioni ivi incluse, pare più corretto includere il contratto in esame nel tipo contrattuale dell'appalto di servizi continuativi o periodici - ex c.d. artt. 1655 e 1677 c.c. - in ragione della suscettibilità di quest'ultimo di includere nella sua sfera applicativa, il compimento, con un'organizzazione dei mezzi necessari e con gestione a proprio rischio, dell'opera materiale tipicamente fornita del prestatore. Per quanto riguarda la responsabilità nascente da inadempimento o non esatto adempimento delle obbligazioni derivanti dal contratto di assistenza a terra non si può omettere di segnalare l'incisiva portata della volontà delle parti manifestata in tale contratto. Lo SGHA contiene delle pattuizioni che disciplinano in maniera specifica la responsabilità del prestatore nell'esecuzione dei servizi di assistenza prevedendo - con alcune eccezioni che saranno specificate - un esonero da responsabilità salve le sole ipotesi in cui i relativi eventi siano determinati dalla condotta dei preposti del prestatore caratterizzata dal dolo o dalla colpa grave. (Occorre peraltro precisare che il concetto di colpa grave di cui allo SGHA non è, peraltro, perfettamente coincidente con quello nostrano). In tali casi la compagnia aerea (d'ora innanzi definita «*vettore*») tiene indenne il prestatore da ogni azione di responsabilità proposta da passeggeri o da interessati al carico. Quando l'attività del prestatore consiste nel trasporto di passeggeri, bagagli e merci per conto del vettore,

tuttavia, il predetto obbligo di garanzia del vettore nei confronti del prestatore è limitato ad un risarcimento non eccedente i limiti di debito per responsabilità vettoriale di cui alle convenzioni di Montreal del 28 maggio 1999 sull'«*Unificazione di alcune norme per il trasporto aereo internazionale*» e della precedente di Varsavia del 1929 (a seconda di quella che risulti applicabile) anche se il Tribunale, di volta in volta adito, non ritenesse di applicare detto limite trattandosi della responsabilità del prestatore e non di quella del vettore. Nell'ipotesi in cui sia invocata la responsabilità del vettore nei confronti dei terzi (esclusi quindi passeggeri ed interessati carico) derivante da atti od omissioni del prestatore nell'adempimento delle proprie obbligazioni, il vettore si impegna a non azionare alcun diritto di regresso nei confronti del prestatore salvo che tali atto ed omissione siano causati da comportamenti contrassegnati da situazioni soggettive riconducibili al dolo o alla colpa grave. Nel caso di trasporto passeggeri e merci sulla superficie eseguito dal prestatore per conto del vettore nell'ambito delle operazioni di imbarco e sbarco sull' (e dall') aeromobile e/o tale operazione rientra nel contratto di trasporto, si applica l'esonero sopra citato, tuttavia, il vettore dovrà tenere indenne il prestatore solo nei limiti di debito di cui al contratto di trasporto. Diversamente, in caso di trasporto sulla superficie in assenza dei predetti requisiti, l'esonero non si applica (e quindi il vettore non rinuncia ad avvalersi dei propri diritti nei confronti del prestatore e non è obbligato a tenerlo indenne). Per quanto riguarda la responsabilità del vettore nei confronti del prestatore, quest'ultimo esonera il primo da ogni responsabilità - e dovrà tenerlo indenne - per i casi di infortunio o morte dei suoi preposti e per danno o perdita alle cose di sua proprietà o da quest'ultimo impiegate e per ogni qualsiasi relativo danno indiretto nascente da ogni atto o omissione del vettore, salvo che tali atto e omissione siano causati da comportamenti contrassegnati da situazioni soggettive riconducibili al dolo o alla colpa grave. E' poi previsto che per la perdita dell'aeromobile o ai danni materiali allo stesso il prestatore risponda anche se essi derivano da suoi atto o omissione semplicemente colposi (e non dolosi o gravemente colposi come statuito in generale) ma la relativa responsabilità è limitata ad una somma non eccedente l'ammontare dello scoperto contrattuale della polizza «*all risk*» corpo dell'aeromobile e, comunque, alla somma prefissata di un milione e cinquecentomila dollari statunitensi. Un'ulteriore restrizione dell'esonero di responsabilità accordato in generale al prestatore è prevista con esclusivo riferimento alle operazioni concernenti le merci trasportate per conto del vettore nell'esecuzione dei servizi di assistenza a terra. In tale caso il prestatore sarà tenuto ad indennizzare il vettore anche se i danni derivano da suoi atto o omissione semplicemente colposi (e non dolosi o gravemente colposi come statuito in generale) ma il relativo debito, tuttavia, è contenuto nei limiti di debito vettoriale di cui alla Convenzione di Montreal del 1999 applicabili al tempo dell'evento (oggi 19 diritti speciali di prelievo per chilogrammo di merce perduta o danneggiata) o alla minor somma risarcita dalla compagnia. Viene fissato, comunque, un limite massimo di rispondenza nella somma di un milione di dollari statunitensi e chiarito che i danni di valore inferiore a dollari statunitensi cinquecento non dovranno essere indennizzati. In conclusione si può osservare che, con lo SGHA, il mercato si è dotato di uno strumento dinamico in grado di garantire, con le sue continue riedizioni, quella flessibilità necessaria per conformarsi agli equilibri commerciali fra le parti della filiera del trasporto aereo che, anche per effetto della corrente crisi finanziaria ed economica, sono soggetti a continua modifica.



avv. Giancarlo Soave  
Studio Legale Soave

## La rappresentanza del Raccomandatario marittimo

La disciplina del raccomandatario marittimo trova la sua prima collocazione nell'ambito del codice della navigazione, titolo III, capo III, dall'art. 287 all'art. 291. Il codice della navigazione non definisce però la figura del raccomandatario marittimo, soffermandosi invece, nei pochi articoli dedicati a tale figura, sul contratto di raccomandazione e sulla rappresentanza processuale. L'articolo 288 del codice della navigazione stabilisce infatti che "entro i limiti nei quali gli è conferita la rappresentanza dell'armatore o del vettore, il raccomandatario può promuovere azioni ed essere convenuto in giudizio in loro nome". Il titolo III si chiude con la descrizione delle altre figure speciali di raccomandazione quali il raccomandatario-institute, il raccomandatario agente - marittimo ed il raccomandatario senza rappresentanza. Per una definizione legislativa della figura del raccomandatario marittimo si dovrà attendere la legge 135/1977, disciplinatrice di tale professione, che all'articolo 2 individua in maniera dettagliata le mansioni raccomandatorie stabilendo che deve considerarsi raccomandatario "chi svolge attività di raccomandazione di navi, quali assistenza al comandante nei confronti delle autorità locali o dei terzi, ricezione o consegna delle merci, operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, acquisizione dei noli, conclusione di contratti di trasporto per merci e passeggeri con rilascio dei relativi documenti, nonché qualsiasi altra attività per la tutela degli interessi a lui affidati". La giurisprudenza ha poi individuato le funzioni tipiche che costituiscono il nucleo essenziale della professione e dell'attività di raccomandatario da quelle definite di natura agenziale- commerciale e dalla attività di tipo accessorio. La rappresentanza del raccomandatario non è quindi una rappresentanza legale ma trova il suo titolo e la sua fonte nel rapporto negoziale e contrattuale di raccomandazione ed, ovviamente, nella volontà del preponente che potrà limitarne il contenuto ed i poteri con il conferimento di una procura ad hoc. Di particolare rilevanza, soprattutto per gli addetti ai lavori, è la puntuale verifica dei limiti spaziali e temporali della rappresentanza del raccomandatario. Ancora più specificamente, uno dei quesiti che si ripropone più spesso nella prassi è se l'agente raccomandatario nel porto di origine/di partenza possa rappresentare processualmente il preponente per fatti e/o danni occorsi durante il successivo trasporto e/o occorsi a destino (è evidente che la risposta affermativa avrebbe notevoli risvolti pratici). Sul punto la costante

giurisprudenza ha stabilito, in ossequio al disposto dell'art. 288 c.n., che spetti al raccomandatario marittimo la rappresentanza processuale dell'armatore o del vettore raccomandante negli stessi limiti in cui è conferita la rappresentanza sostanziale (cfr. Cass. civ. n. 4593/1999, Mass. Giur. It., 1999) ed è onere del raccomandatario convenuto in giudizio provare i limiti della sua rappresentanza sostanziale (cfr. Trib. Napoli 14/11/1981 in Dir. e Giur., 1982, 118). Da ciò discende che la rappresentanza processuale del raccomandatario presuppone un'analisi delle attività dallo stesso svolte sul piano sostanziale per accertare come ed in quale misura tale rappresentanza possa estrinsecarsi. In base al combinato disposto degli articoli 5, 6 e 9 della legge 135/1977 l'attività del raccomandatario deve rigorosamente essere condizionata a quelle attività strettamente connesse all'approdo della nave nel porto dove lo stesso opera (cfr. conforme Cass. n. 4616/91 e Corte d'Appello di Genova del 6 novembre 1985). La dottrina ha altresì specificato che la rappresentanza processuale non solo deve inerire strettamente all'attività tipica del raccomandatario, ma anche che tale rappresentanza può sussistere soltanto per quelle attività, compiute dal raccomandatario, che siano strettamente connesse all'approdo della nave nel porto dove lo stesso opera. (cfr. Boi, Obbligazioni e responsabilità del raccomandatario marittimo, in Dir. Mar., 1996, 53). Alla luce di quanto detto, sembra difettare del requisito di legittimazione passiva la citazione nei confronti del raccomandatario marittimo del vettore/armatore nel porto di partenza per fatti occorsi, ad esempio, durante la navigazione e/o nel porto di arrivo. Il raccomandatario del porto di partenza è infatti completamente estraneo alle operazioni di raccomandazione effettuate nel porto di destinazione e di conseguenza non potrà essere chiamato a rispondere delle spese connesse/conseguente a tali operazioni, in quanto effettuate da altro raccomandatario. Tale soluzione non contrasta con una risalente pronuncia in argomento secondo la quale al raccomandatario del vettore nel luogo di caricazione sarebbe riconosciuta la legittimazione passiva in ordine alla controversia per ammanchi e perdite della merce riscontrati a destino (cfr. fra le molte Tribunale Genova 6/8/1955, in Dir. Mar., 1956, 352). Tale massima, infatti, va letta nel senso di ritenere responsabile il raccomandatario del porto di caricazione per danni/ammanchi delle merci accertati a destino ma avvenuti durante la caricazione nel porto di partenza. Solo in tale caso può essere astrattamente ammissibile una legittimazione passiva in capo al raccomandatario del porto di partenza. Dunque, per sintetizzare, la rappresentanza processuale del raccomandatario non solo deve inerire strettamente all'attività tipica dello stesso ma può sussistere soltanto per quelle attività che siano strettamente connesse all'approdo della nave nel porto dove lo stesso opera e nel luogo presso cui il raccomandatario è iscritto nell'elenco dei raccomandatori marittimi. Ne consegue che l'elemento spaziale della localizzazione dell'attività dell'agente raccomandatario nell'ambito territoriale ove si trova il porto in cui opera prelude ogni azione diretta nei confronti dello stesso per eventi relativi alla consegna della merce nel porto di arrivo.



avv. Simona Coppola  
Studio Legale Garbarino Vergani

## SOLIMARE: Fondo di solidarietà bilaterale per il settore marittimo

È del marzo scorso una notizia che per qualche giorno ha fatto capolino su molti giornali che si occupano del settore marittimo e non a che ha portato una ventata di gioiosa soddisfazione tra le categorie interessate. In data 24 marzo 2014, Fedarlinea, Federimorchiatore, Confitarma, Filt-CGIL, Fit-CISL e Uiltrasporti hanno sottoscritto un accordo per la costituzione presso l'INPS del Fondo di solidarietà bilaterale nel settore marittimo, denominato "Fondo SOLIMARE". L'art. 3 comma 4 della legge del 28 giugno 2012 n. 92, (cosiddetta Legge Fornero), di riforma del mercato del lavoro aveva previsto che le organizzazioni sindacali ed imprenditoriali più competitive a livello nazionale dovessero stipulare, entro 6 mesi dall'entrata in vigore della medesima legge, accordi collettivi aventi ad oggetto la costituzione di fondi di solidarietà bilaterali per i settori non coperti dalla normativa in materia di integrazione salariale. In adempimento della su menzionata legge è stato costituito il Fondo Solimare che ha lo scopo di tutelare i lavoratori marittimi, inclusi quelli iscritti nel Turno Particolare, il personale amministrativo e di terra delle imprese armatoriali nei casi di riduzione o sospensione dell'attività lavorativa in relazione alle cause previste dalla normativa in materia di Cassa Integrazione Ordinaria e Straordinaria. La costituzione di questo fondo di solidarietà è stato accolto favorevolmente sia dagli Armatori che dai sindacati: tutti, infatti, si sono detti soddisfatti del risultato ottenuto, ovvero che anche ai lavoratori del settore marittimo venga assicurata la tutela del proprio reddito nei casi di crisi delle imprese armatoriali con conseguenti esuberi di personale ovvero nei casi di riduzione o sospensione dell'attività lavorativa in relazione alle sole cause previste dalla normativa in materia di Cassa Integrazione Ordinaria e Straordinaria. Come espressamente previsto nell'accordo, è pertanto ammessa la fruizione di tale fondo solo nelle cause di: eventi transitori e non imputabili all'impresa armatoriale o ai lavoratori, ovvero determinati da situazioni temporanee di mercato, ristrutturazioni, riorganizzazioni o conversioni aziendali crisi aziendali, fallimento, concordato preventivo, liquidazione coatta amministrativa, e amministrazione straordinaria. In conformità a quanto previsto dalla legge Fornero il fondo SOLIMARE è amministrato da un Comitato composto da cinque esperti designati dalle Segreterie Nazionali di Filt CGIL, FIT Cisl e Uil e da ulteriori cinque esperti designati dalle Associazioni datoriali firmatarie dell'accordo, ovvero Confitarma, Fedarlinea e Federimorchiatore. Il Comitato amministratore è

composto, inoltre da due funzionari, uno in rappresentanza del Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali l'altro per Ministero dell'Economia e delle Finanze. Alle riunioni del comitato partecipa il Collegio Sindacale dell'INPS, nonché il Direttore Generale dell'Istituto od un suo delegato, con voto consultivo. Ai fini dell'accesso al Fondo Solimare è espressamente previsto dall'accordo che debba essere preventivamente effettuata una procedura di consultazione sindacale, che dovrà esaurirsi entro un massimo di 25 giorni dal avvio della medesima, e che venga successivamente presentata una istanza allo stesso Fondo da parte dell'impresa armatoriale che intenda usufruirne. L'istanza, dovrà contenere le seguenti informazioni: (I) le cause che determinano la situazione di eccedenza di personale; (II) la durata prevedibile di tale situazione di eccedenza di personale; (III) il numero di lavoratori interessati ed i loro profili professionali; (IV) la previsione di costo della prestazione richiesta. A seguito della richiesta, dopo aver verificato che la situazione di eccedenza del personale sia riconducibile alle medesime cause per cui è ammesso l'accesso alla cassa integrazione ordinaria e straordinaria, il fondo potrà deliberare di concedere, come si legge nell'accordo, "un assegno di importo pari all'integrazione salariale, di durata massima non inferiore ad un ottavo delle ore complessivamente lavorabili da computare in un biennio mobile comunque non superiore ad un anno". Per i lavoratori in turno particolare, la durata massima della prestazione sarà rapportata in base al proprio effettivo periodo di imbarco negli ultimi due anni da quanto l'accesso al fondo è stato richiesto dall'Armatore. Per quanto concerne il finanziamento del Fondo, le prestazioni concesse o, meglio, che forse verranno concesse perché allo stato non sembrerebbe che sia stato dato avvio alle erogazione delle prestazioni, sono supportate da un contributo ordinario dello 0,3% di cui i due terzi sono a carico dell'impresa di navigazione ed un terzo a carico del lavoratore calcolato sulla retribuzione imponibile ai fini previdenziali di tutti i lavoratori marittimi di navi di bandiera italiana nonché di tutto il personale dipendente delle imprese armatoriali per i quali si versano i contributi obbligatori all'INPS. Sono ammissibili variazioni al contributo ordinario da concordarsi tra i Ministeri interessati e il Comitato amministratore del Fondo.



avv. Guglielmo Camera  
Studio Legale Camera Verneti

## Le "warranty"

Una particolare categoria di termini contrattuali che assumono una rilevanza fondamentale nell'ambito dei contratti di assicurazione marittima inglese sono le "warranty". Nell'ambito del diritto assicurativo marittimo inglese il termine "warranty" ha le seguenti caratteristiche: (a) è una condizione propria del contratto e non una mera rappresentazione del rischio fatta al di fuori del testo contrattuale; (b) l'oggetto della "warranty" non deve essere necessariamente rilevante rispetto al rischio assicurato; (c) una "warranty" necessita di essere soddisfatta in maniera esatta e precisa. In particolare è insufficiente soddisfare solo parte di essa; (d) la violazione di un



"warranty" esonera da responsabilità l'assicuratore dal momento in cui la violazione ha luogo: (a) nonostante questa non abbia alcuna connessione causale con il sinistro, e (b) nonostante il fatto che l'assicurato abbia posto rimedio alla eventuale violazione prima del sinistro. Proprio perché le conseguenze della violazione di una "warranty" sono alquanto serie, il diritto inglese richiede particolare rigore nell'interpretare un termine contrattuale come una "warranty". Per tale motivo l'uso delle parole "warranty" o "warranted" non è determinante, né essenziale ai fini di identificare come tale la pattuizione. Parimenti le corti inglesi non sono inclini a considerare come "warranty" un termine che possa trovare applicazione solo al momento

della decorrenza del rischio e non per tutta la vigenza della copertura. Come detto una "warranty" deve essere rigorosamente soddisfatta e tale soddisfacimento deve operare per tutta la vigenza della copertura. Il rigore richiesto è illustrato in un celeberrimo caso inglese in cui un cavallo era stato assicurato con un contratto assicurativo al viaggio in cui l'animale veniva definito nell'ambito della polizza con un determinato pedigree. A seguito della morte del cavallo durante il viaggio, l'assicurato formulava un reclamo in base alla polizza. In quel caso la corte ha ritenuto non operante la copertura poiché il pedigree si era rivelato errato nonostante il fatto che tale circostanza non fosse ovviamente rilevante ai fini del rischio e non avesse causato sinistro. La lista dei casi in cui tale rigore applicabile alle "warranty" è stato discusso delle corti inglesi è lunga. Così la copertura non è stata ritenuta operante nel caso in cui l'assicurato avrebbe dovuto tenere a suo carico uno scoperto di £ 5.000 (cosa che non ha fatto) oppure nel caso in cui per un carico di carne di maiale in scatola era prevista una "warranty" che tutte le lattine fossero marcate con un codice per verificare la data di produzione. Orbene nonostante la presenza del codice la corte non riteneva operante la copertura poiché il codice non

permetteva la richiesta verifica. Gli unici casi in cui il mancato soddisfo non provoca l'esclusione della copertura si ravvisa qualora si verifichi un cambio nelle circostanze (tali che la "warranty" non possa trovare applicazione al caso concreto previsto dal contratto) o quando il soddisfo comporterebbe una violazione di legge. Un esempio di quanto sopra potrebbe essere il caso in cui si preveda nel contratto che la nave debba

procedere con cinque guardie armate a bordo (a difesa contro i pirati) ma legge del porto di caricazione non consenta l'imbarco di uomini armati. Le "warranty" possono essere espresse ("expressed") o implicite ("implied"). Le prime sono quelle definite ed indicate come tali in ogni singolo contratto assicurativo mentre quelle implicite sono quelle previste all'articolo 39 e 41 del Marine Insurance Act 1906 e sono rispettivamente la "warranty of seaworthiness" (nelle coperture a viaggio) e la "warranty of legality". La prima inerisce la capacità della nave di affrontare i rischi ordinari della navigazione relativa al viaggio assicurato. La seconda "warranty" suddetta prevede invece che il viaggio assicurato sia consentito dalla legge e che, nei limiti in cui l'assicurato abbia il controllo, lo stesso sia eseguito in modo legale.

### LexTrasporti

mensile di diritto divulgativo  
indipendente a diffusione gratuita  
sito: [www.lextrasporti.com](http://www.lextrasporti.com)  
email: [info@lextrasporti.com](mailto:info@lextrasporti.com)

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

Editore e Direttore responsabile: Luca Florenzano



avv. Serena Giovidelli

Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis

## Il lavoro in età pensionabile

La scelta del tema relativo ai rapporti tra licenziamento e pensionamento e/o tra quest'ultimo e lo svolgimento dell'attività lavorativa subordinata per questo articolo nasce dall'esame della recente riforma delle pensioni, ovvero della L. n. 201 del 2011, meglio conosciuta come Riforma Salva Italia, la quale ha, ad avviso di chi scrive, determinato il sorgere di alcuni, ancora aperti, dubbi interpretativi lasciati alla valutazione degli operatori del diritto. Invero, come noto, fino all'entrata in vigore del predetto recente intervento legislativo le disposizioni contenute nell'art. 18 dello Statuto dei Lavoratori (relativo alla reintegrazione nel posto di lavoro/risarcimento del danno in caso di licenziamento inefficace o illegittimo) non si applicavano nei confronti dei lavoratori ultrasessantenni in possesso dei requisiti pensionistici. Conseguentemente il lavoratore che avesse conseguito o richiesto la liquidazione della pensione di vecchiaia, perché in possesso dei relativi presupposti, era licenziabile *ad nutum* ovvero anche in mancanza di una giusta causa o giustificato motivo di recesso (Cass. 7359/05). Il che del resto corrispondeva ad una specifica e ragionevole logica, laddove il conseguimento dei requisiti pensionistici rendeva non più necessaria la rigida tutela conservatrice sancita dalla richiamata normativa giuslavoristica. Orbene detta Legge, invece, per quanto qui interessa, ha provveduto non solo e forse opportunamente ad innalzare l'età pensionabile, prevedendo anche un meccanismo di adeguamento correlato all'aumentare della speranza di vita, ma ha anche esteso la tutela di cui alla richiamata legge in materia di licenziamento illegittimo a coloro che, pur possedendo i requisiti necessari (anagrafici e/o contributivi) per accedere alla pensione, optino per rimanere a lavoro fino alla età di 70 anni. Più precisamente sul punto l'art. 24, comma 4, della L. 201 del 2011, prevede che: "(...) il proseguimento dell'attività lavorativa è incentivato, fermi restando i limiti ordinamentali dei rispettivi settori di appartenenza, dall'operare dei coefficienti di trasformazione calcolati fino all'età di settant'anni, fatti salvi gli adeguamenti alla speranza di vita (...) Nei confronti dei lavoratori dipendenti, l'efficacia delle disposizioni di cui all'art. 18 della legge 20 maggio 1070 n. 300 e successive modificazioni opera fino al

conseguimento del predetto limite massimo di flessibilità". Sta di fatto, tuttavia, che dal tenore letterale della norma non è chiaro, ovvero, non meglio precisato, se la predetta disposizione normativa attribuisca al lavoratore, il quale opti per la prosecuzione della propria attività lavorativa, un vero e proprio diritto potestativo a fronte del quale corrisponderebbe solo un obbligo a carico del datore di lavoro di consentire la prosecuzione, ovvero preveda un "incentivo", proprio come definito dal Legislatore, ovvero un invito non vincolante per le Parti a valutare la possibilità di far proseguire il rapporto lavorativo fino al limite detto di 70 anni. Il che, tenuto conto delle conseguenze che ne derivano, in termini di tutela reintegratoria e/o risarcitoria in caso di licenziamento, nonché del fatto che, prima della riforma, al raggiungimento dell'età pensionabile, il lavoratore era persino licenziabile *ad nutum* non è, ad avviso di chi scrive, poco rilevante. Nella giurisprudenza di merito formatasi in materia, ancorché non univoca, si è formato un orientamento per il quale la norma in esame non attribuirebbe un vero e proprio diritto in favore del lavoratore né alcun correlativo obbligo del datore di prendere passivamente atto della volontà manifestata dal primo. Proprio il termine "incentivato", scelto dal Legislatore nella redazione della norma, porta ad affermare, infatti, che la disposizione abbia un valore prettamente programmatico. L'art. 24, comma 4, quindi, se da un lato estende la tutela di cui alla L. 300/70 ai predetti lavoratori, dall'altro, di fatto, subordina l'operatività della stessa ad una precisa e consapevole scelta/accordo delle Parti in tale senso (cfr. Corte di Appello di Torino 799/2013; Trib. Roma n. 20718/2013;). Diversamente, nel caso in cui, come del resto sostenuto da gran parte della dottrina formatasi in materia, la norma la si debba leggere nel senso che al lavoratore viene riconosciuto un vero e proprio diritto potestativo alla prosecuzione del lavoro, a carico del datore di lavoro si configurerebbe un mero obbligo di accettare tale scelta e la contestuale correlata impossibilità, pur avendo il lavoratore maturato i relativi requisiti pensionistici, di licenziarlo fino al raggiungimento del predetto ulteriore limite di età. Ma non è tutto. Non appare altresì chiarito, attesa la portata generale della norma, né precisato *aliunde*, in che modo detta disposizione normativa si applichi a tutti quei rapporti di lavoro, come ad esempio quello marittimo, connotati da peculiari caratteristiche, tenuto anche conto che nella individuazione dei lavori cd. usuranti, che sfuggono da tale disciplina, non è espressamente elencata l'attività prestata a bordo delle navi. Peraltro qualora tale normativa fosse ritenuta applicabile essa andrebbe auspicabilmente rimodellata (si pensi ad esempio alle visite mediche che sono effettuate ogni due anni), anche alla luce delle linee guida che, in detto settore, sono state dettate dalla recente Convenzione ILO che, a novembre, entrerà in vigore anche in Italia.

avv. Andrea Tracci  
Studio Legale TDP

## I COSTI MINIMI: A breve la sentenza della Corte di Giustizia

Cominciamo, come di consueto, dal riassunto dell'ultima puntata. Come si ricorderà, il TAR del Lazio, investito della vertenza sui c.d. "costi minimi" dell'autotrasporto, aveva disposto un rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'Unione europea (si veda ordinanza TAR Lazio 25.10.2012) per la verifica della compatibilità della norma italiana (art. 83-bis legge 133/2008) con i principi del Trattato UE. Nel frattempo la Commissione Europea ha espresso le sue osservazioni (rese pubbliche in Italia soltanto recentemente) alla Corte, di modo che quest'ultima possa prendere definitivamente posizione, rispondendo all'istanza del TAR Lazio.

In sintesi, il TAR aveva indirizzato la richiesta su tre aspetti: 1) la compatibilità dei predetti costi minimi con la tutela della libertà di concorrenza all'interno del mercato unico, 2) la compatibilità degli stessi con il principio di libera circolazione delle imprese, di stabilimento e di prestazione dei servizi nella UE, e, 3) se la eventuale limitazione di tali principi fosse, o meno, giustificata dall'obbiettivo di salvaguardia dell'interesse pubblico alla sicurezza stradale. In merito all'ultimo aspetto sopra descritto, la Commissione ha espresso il parere secondo cui "...può ricadere nel suo campo di applicazione la determinazione dei costi minimi da parte di un ente quale l'Osservatorio, a meno che: i) l'enunciazione di criteri da parte della legge sia sufficientemente precisa per garantire che i rappresentanti dei vettori e dei committenti perseguano effettivamente gli interessi pubblici prefissati; e ii) sussistano in capo ad un ente pubblico quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un controllo ed un potere di decisione in ultima istanza". Bisogna preliminarmente tener presente che la valutazione della Commissione si riferisce a una situazione ora mutata, dato che l'Osservatorio sull'autotrasporto è stato nel frattempo abolito. Tuttavia, l'importanza di questa indicazione della Commissione risiede nella necessità di garantire a livello procedurale e normativo che l'organismo determinante i costi minimi abbia finalità pubbliche e non private, e cioè non sia assimilabile ad una mera associazione tra imprese. In merito ai primi due aspetti, la Commissione si è, in particolare, così pronunciata: il regime di fissazione dei costi

visita il nostro sito

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

IT

minimi di esercizio nel settore dell'autotrasporto contrasta con la normativa comunitaria "...nella misura in cui essa impone in sostanza una tariffa minima per il corrispettivo delle attività di autotrasporto di merci per conto di terzi, a meno che non ne sia accertata la proporzionalità al fine di perseguire motivi imperativi di interesse generale quali la sicurezza stradale e la qualità dei servizi". La risposta della Commissione, quindi, suggerisce che i costi minimi sarebbero legittimi qualora concretamente giustificati da una superiore esigenza pubblica, e ciò, ad esempio e nel nostro caso, per effettivamente garantire la legalità del trasporto e la sicurezza della circolazione stradale, circostanza che – nei fatti – sarebbe proprio quella enunciata – quanto meno in via di principio – dal legislatore nazionale. Ulteriore quesito a cui risponde la Commissione è quello relativo al fatto se la determinazione dei predetti costi minimi di esercizio possa essere rimessa agli accordi volontari di settore o, in subordine, ad organismi caratterizzati da una presenza di soggetti rappresentativi degli operatori economici privati di settore. Ma veniamo a quanto letteralmente stabilito dalla Commissione. La stessa suggerisce alla Corte queste due risposte: A) il combinato disposto degli articoli 101 TFUE e 4 paragrafo 3 TUE deve essere interpretato nel senso che può ricadere nel suo campo di applicazione la determinazione dei costi minimi da parte di un ente quale l'Osservatorio in virtù dell'articolo 83 bis del Decreto 112 del 2008, a meno che i) l'enunciazione di criteri da parte della legge sia sufficientemente precisa per garantire che i rappresentanti dei vettori e dei committenti perseguano effettivamente gli interessi pubblici prefissati e ii) sussistano in capo ad un ente pubblico quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un controllo ed un potere di decisione in ultima istanza; B) l'articolo 49 TFUE osta ad una normativa quale quella stabilita dall'articolo 83bis del Decreto 112/2008 nella misura in cui essa impone in sostanza una tariffa

minima per il corrispettivo delle attività di autotrasporto di merci per conto di terzi, a meno che non ne sia accertata la proporzionalità al fine di perseguire motivi imperativi di interesse generale quali la sicurezza stradale e la qualità dei servizi. L'impressione è quindi che la Corte di Giustizia potrebbe accogliere tali suggerimenti della Commissione "assolvendo", di fatto, la normativa sui costi minimi, ma imponendo allo Stato nazionale queste due prescrizioni: 1) che i costi minimi vanno individuati attraverso una decisione autonoma

dell'Amministrazione che non sia condizionata da meri interessi delle categorie coinvolte (vettori, spedizionieri, committenti, ecc.); e 2) che i costi minimi, se pure in via ipotetica limitativi della concorrenza, corrispondano effettivamente, e concretamente, alla generale esigenza dello Stato di garantire la legalità del mercato del trasporto e la sicurezza stradale, e non esistano misure alternative parimenti efficaci. Ma la

Commissione, prima di assolvere, enuncia con chiarezza dove e come lo Stato avrebbe potuto (meglio) intervenire. Infatti, essa riconosce in via di principio che "... spetta al giudice nazionale verificare se l'enunciazione dei criteri d'interesse pubblico definiti dalla legge sia sufficientemente precisa per garantire che i rappresentanti dei vettori e dei committenti operino effettivamente nel rispetto degli interessi pubblici generali che la legge si era prefissa di raggiungere; dall'altra se vi sia effettivamente un controllo e un potere di decisione in ultima istanza da parte dello Stato... Qualora si ritenga invece che il dettato normativo non abbia definito con sufficiente precisione i criteri di interesse generale dei principi essenziali ai quali la determinazione dei costi minimi deve conformarsi o che lo Stato non abbia conservato il proprio potere di controllo e decisione, le determinazioni dei costi minimi dell'Osservatorio non avranno carattere pubblico e potranno quindi ricadere nell'ambito di applicazione dell'art. 101 TFUE ..." "In tal caso – continua la Commissione - è opportuno richiamare un ulteriore filone giurisprudenziale, recentemente ripreso dalla Corte, in base al quale non ogni accordo tra imprese o decisione di associazione di imprese che limiti la libertà d'azione delle parti o di una di esse ricade necessariamente nell'ambito di applicazione del divieto previsto dall'art. 101 TFUE e che è necessario valutare quali obiettivi persegue tale accordo o decisione di associazione di imprese. In tale contesto occorre verificare se gli effetti restrittivi della concorrenza che ne derivano siano idonei al perseguimento di detti obiettivi ... Occorre quindi stabilire se le determinazioni dell'Osservatorio abbiano per oggetto o effetto di restringere la concorrenza ai sensi dell'art. 101 par. 1 TFUE." E questa è la risposta: "... Nel caso di specie è di tutta evidenza che la fissazione dei costi minimi, impendendo alle imprese di stabilire tariffe inferiori a questi costi, diviene di fatto un'imposizione di una tariffa minima, comportando un appiattimento del mercato e una limitazione della libertà

Commissione ritiene che il primo di tali obiettivi sia da considerarsi come un obiettivo legittimo; lo stesso dicasi per il secondo, a condizione che si intenda con "regolarità del mercato" la tutela della qualità dei servizi. Tuttavia, ..., la Commissione nutre dubbi sul fatto che la determinazione dei costi minimi sia effettivamente idonea al perseguimento della tutela della sicurezza stradale e sia limitata a ciò che è necessario a conseguire tale scopo ... Infatti, mentre vi può essere astrattamente un legame tra i costi di manutenzione e la sicurezza stradale, non è chiaro quale sia il legame tra la sicurezza stradale e il costo del lavoro, dei pedaggi autostradali ... del carburante etc ... (...) Spetta però al giudice nazionale, alla luce del contesto globale nel quale le determinazioni dell'Osservatorio sono inserite, se tali determinazioni, nella parte in cui fanno riferimento alla sicurezza stradale e alla regolarità del mercato, possano essere considerate necessarie al conseguimento del predetto obiettivo legittimo di interesse generale e limitate al necessario ... (...) Secondo la Commissione ... le tabelle operano in sostanza come tariffe minime ... e rendono più difficile lo stabilimento di nuove imprese sul mercato ... Pertanto, la Commissione ritiene che l'obbligo delle tariffe minime sia da qualificarsi come ostacolo ai sensi dell'art. 49 TFUE ... Quanto ad un'eventuale giustificazione, l'art. 83-bis del Decreto 112/2008 menziona la sicurezza stradale ... che può essere considerata come un motivo di interesse generale ... E' quindi necessario operare l'esame della proporzionalità della misura in esame, e cioè verificare se la misura in questione sia idonea a garantire il conseguimento dello scopo perseguito e non vada oltre a quanto necessario ... Nella fattispecie sussistono dettagliate norme circa la sicurezza stradale, che costituiscono misure meno restrittive ... Inoltre, le misure in esame vanno al di là del necessario perché non permettono al vettore di provare che esso, nonostante offra prezzi inferiori, si conformi

pienamente alle disposizioni vigenti in materia di sicurezza ... Alla luce di ciò che precede la Commissione nutre dei dubbi circa la proporzionalità delle misure in questione sia quanto alla loro idoneità a perseguire gli obiettivi prefissati sia quanto al fatto di andare al di là del necessario, sia quanto alla possibilità di raggiungere gli obiettivi perseguiti tramite misure meno restrittive ... (...omissis...)" Secondo la Commissione, pertanto, l'art. 49 TFUE osta ad una normativa quale quella dell'art. 83-bis, a meno che non ne sia accertata la proporzionalità al fine di perseguire motivi imperativi d'interesse generale

quali la sicurezza stradale e la qualità dei servizi. Spetterà quindi allo Stato dare dimostrazione della concreta incidenza della normativa in questione "sospetta" rispetto alla finalità che essa si propone, o quanto meno enuncia di perseguire. Infine la parola passerà alla Corte di Giustizia.



contrattuale delle parti ... Tuttavia, ..., occorre stabilire se tali accordi possano essere giustificati alla luce degli obiettivi legittimi che essi eventualmente perseguono, laddove le restrizioni alla concorrenza siano idonee al conseguimento di tali obiettivi e limitate a quanto necessario ... Nel caso di specie, la normativa nazionale indica che le determinazioni dell'Osservatorio debbono essere improntate alla tutela della sicurezza stradale e alla regolarità del mercato... La



avv. Francesca D'Orsi

Studio Legale D'Orsi

## Il bagaglio a mano: l'odissea del viaggiatore moderno

Estratto dal

DIRITTO  
DEI  
TRASPORTI

**D**alla sezione di fatti e misfatti di diritto dei trasporti del 2013 si torna a parlare di bagaglio a mano, croce e delizia del viaggiatore moderno. Viaggiare in aereo con il solo bagaglio a mano è certamente utile: nessun rischio di smarrimento, nessuna attesa per la riconsegna, nessun rischio di danneggiamento. Tuttavia tale possibilità è riconosciuta gratuitamente solo entro limiti stabiliti. Sappiamo tutti che è permesso portare con sé in cabina un bagaglio a mano, ma quando si parla di "come deve essere il bagaglio a mano" ecco che le idee si fanno a dir poco meno chiare. La normativa sul bagaglio a mano trova origine nel d.m. 001/36 del 28 gennaio 1987 che regolamentando la dimensione del bagaglio a mano dispone che "è consentito il trasporto in cabina di un solo bagaglio, corredato di etichetta nominativa, a condizione che la somma delle dimensioni (base, altezza, profondità) non superi complessivamente i 115 cm". Pertanto, sulla base della normativa precitata, ogni viaggiatore può portare con sé un bagaglio a mano di qualsiasi misura purché nella somma dimensionale non superi il valore indicato dal d.m. 001/36 precitato. Ma le cose non sono così semplici come possono sembrare. Ed è qui che nasce il paradosso del viaggiatore moderno: in teoria stando al dettato normativo, qualsiasi bagaglio ricompreso in quella somma dimensionale è ammesso a bordo come bagaglio a mano, ma così non è nella pratica. Il viaggiatore moderno si troverà a fronteggiare, centimetro alla mano, le varie misure predisposte dal vettore aereo nelle proprie condizioni generali di trasporto. Perché parafrasando un vecchio adagio "vettore che vai, misure del bagaglio a mano che trovi" e da una rapida ricerca sul siti internet dei vari vettori aerei ecco che il povero viaggiatore ne esce confuso e disorientato. E non si pensi ingenuamente che tale situazione si verifichi solo ed esclusivamente per i vettori c.d. low cost, infatti anche con le c.d. compagnie di bandiera si assiste ad una certa confusione sulle famigerate misure del bagaglio a mano. Dal sito internet del vettore Alitalia si legge che "è ammesso a bordo del velivolo un solo bagaglio a mano del peso massimo complessivo di 8 kg che, comprese maniglie, tasche laterali e rotelle, non superi le seguenti dimensioni: 55 cm di altezza, 35 cm di larghezza e 25 cm di spessore" con l'invito a "Verificare misure e peso del tuo bagaglio a mano con il personale Alitalia o presso i

misuratori bagaglio vicino ai banchi check-in, prima dell'imbarco. I passeggeri che non effettuano o non superano il controllo del bagaglio potrebbero non essere accettati a bordo". Il vettore Easy Jet introduce un'altra variabile a questa equazione già così complicata per il nostro povero viaggiatore "la garanzia easy Jet sul bagaglio a mano". In che cosa consiste questa garanzia. La garanzia è "portare UN solo bagaglio leggermente più piccolo di dimensioni non superiori a 50 x 40 x 20 cm, maniglie e ruote comprese, e il trasporto del bagaglio sarà sempre garantito con te negli alloggiamenti superiori o, se necessario, sotto il sedile anteriore". Ma se il viaggiatore non volesse "restringere le dimensioni" e si attenesse a quelle stabilite dalla normativa? Easy Jet risponde, "Puoi ancora scegliere di portare UN solo bagaglio di dimensioni leggermente più grandi e non superiori a 56 x 45 x 25 cm, maniglie e ruote comprese. Tuttavia, su alcuni voli affollati, il tuo bagaglio potrebbe dover essere alloggiato nella stiva". Da RyanAir si assiste ad un'altra novità; il vettore irlandese ammette "Una borsa cabina per passeggero di peso fino a 10 kg e con dimensioni massime di 55 cm x 40 cm x 20 cm, più 1 piccola borsa con dimensioni massime di 35 x 20 x 20 cm. A causa di limitazioni di spazio in cabina solo 90 borse cabina ( 55 x 40 x 20 cm ) può essere trasportata in cabina , ogni valigia aggiuntiva verrà trasportata gratuitamente nella stiva dell'aereo", bene direte Voi ed invece no ecco che "Ogni bagaglio aggiuntivo o con dimensioni superiori verrà rifiutato al gate d'imbarco , o laddove disponibile , collocato nella stiva dell'aereo per una tariffa di £ 50/€ 50 ( tariffa soggetta a IVA su voli nazionali a tariffe governative applicabili ) . Se non siete sicuri , controllate ai banchi del check-in prima di recarvi ai controlli di sicurezza aeroportuale". Il vettore Lufthansa ammette "In First e in Business Class si può portare con sé a bordo due bagagli a mano e il relativo contenuto. In Economy Class è invece concesso un solo bagaglio a mano. Tenga presente, tuttavia, che in singoli paesi possono valere disposizioni diverse. Un bagaglio a mano deve misurare al massimo 55 cm x 40 cm x 23 cm e non può superare gli 8 kg. Sono esclusi i portabiti pieghevoli. La custodia per abiti viene considerato bagaglio a mano fino a una dimensione di 57 cm x 54 cm x 15 cm". Vi sono poi compagnie aeree più generose, tra cui la British Airways che per sua stessa ammissione si dice "orgogliosa" di offrire una delle più generose franchigie bagaglio a mano gratuita di qualsiasi altra compagnia aerea ed invero consente di portare con sé "un bagaglio di misure, tutto compreso, di 56cm x 45cm x 25cm, comprese maniglia, oltre ad un altro di 45cm x 36cm x 20cm sempre tutto compreso". Le c.d. compagnie di bandiera sono quelle che più di altre rispettano la normativa contenuta nel d.m. 001/36 del 28 gennaio 1987. Tuttavia attualmente i vettori aerei maggiormente utilizzati dal viaggiatore medio sono i voli a tariffa ridotta che consentono di ridurre drasticamente il prezzo dei passaggi aerei a volte con qualche differente configurazione per i bagagli. Per questo nel caso dei voli low cost è sempre necessario informarsi su eventuali specifiche disposizioni per i bagagli da portare in cabina per

evitare di incorrere in sovrapprezzi indesiderati che potrebbero far variare sensibilmente i costi. Di seguito le regole sul bagaglio delle principali compagnie low cost, aggiornate.



- airberlin.com: 55x40x20 cm e limite peso 8 kg (10 kg con laptop);
- Air One: 55x35x25 cm e limite peso 8 kg;
- Blu-Express: 55x40x20cm e massimo 10 kg;
- easyJet: 56x45x25 cm e limite peso 20 kg (dal 2 luglio 2013, garanzia di imbarco in cabina solo per i bagagli con misure entro 50 x 40 x 20 cm);
- Meridiana: 55x40x20 cm e massimo 8 kg (5 kg sui voli operati da A/M ATR);
- Ryanair: 55x40x20 cm e limite peso 10 kg;
- Vueling: misura massima di 55x40x20cm e 10 kg di peso (14 kg con tariffa Excellence);
- Wizz Air: piccolo, dimensioni massime 42x32x25 cm; grande, dimensioni massime di 56x45x25 cm con supplemento.

Tuttavia il quadro complessivo (compagnie di bandiera e c.d. low cost) che emerge da questa analisi è che effettivamente le previsioni del d.m. 001/36 del 28 gennaio 1987 sono destinate ad essere disattese: o perché effettivamente vengono previste delle dimensioni fisse in larghezza lunghezza o profondità anche se corrispondenti nella loro somma ai 115 cm; oppure perché vengono pretese delle misure fisse inferiori rispetto a quelle previste dalla normativa precitata. Insomma tra compagnie aeree più generose e compagnie aeree più restrittive ecco che al viaggiatore non basta attenersi alla normativa, ma dovrà verificare volta per volta con il vettore aereo prescelto le misure consentite e centimetro alla mano, cercare di far quadrare il cerchio del famigerato "bagaglio a mano".



avv. Daniela D'Alauro  
Studio Legale Turci

## I recenti sviluppi in materia di lotta alla contraffazione

A partire dal 1° gennaio 2014 hanno trovato applicazione le disposizioni del Regolamento (UE) n. 608/2013, relativo alla tutela dei diritti di proprietà intellettuale da parte delle autorità doganali, che ha abrogato il Regolamento (CE) n. 1383/2003. In particolare il nuovo Regolamento stabilisce le condizioni e le procedure per l'intervento delle autorità doganali quando merci sospettate di violare un diritto di proprietà intellettuale sono, o avrebbero dovuto essere, soggette a vigilanza o controllo doganale nel territorio doganale dell'Unione Europea, avendo come obiettivo, alla luce del mutato quadro economico, commerciale e giuridico, il rafforzamento della tutela dei diritti di proprietà individuale, garantendo nello stesso tempo la certezza del diritto. A tal riguardo viene innanzitutto ampliata la nozione di "diritto di proprietà intellettuale", che include categorie prive di tutela nella previgente disciplina e precisamente: la "*denominazione commerciale*", purché protetta come un diritto esclusivo di proprietà intellettuale ai sensi della normativa nazionale o dell'Unione; la "*topografia di prodotto a semiconduttori*" ai sensi della normativa nazionale o dell'Unione e il "*modello di utilità*", purché protetto come un diritto di proprietà intellettuale dalla normativa nazionale o dell'Unione. Viene esteso altresì l'ambito delle violazioni laddove nella nozione di "merce sospettata di violare un diritto di proprietà intellettuale" rientrano i dispositivi "*principalmente progettati, prodotti o adattati con la finalità di rendere possibile o di facilitare l'elusione di qualsiasi tecnologia*" volta a tutelare il diritto di proprietà intellettuale. La disciplina introdotta dal Regolamento si applica alle: merci dichiarate per l'immissione in libera pratica, per l'esportazione o la riesportazione; merci in entrata o in uscita dal territorio doganale dell'Unione e alle merci vincolate a un regime sospensivo o poste in zona franca o in un deposito franco. Come il previgente Regolamento anche la nuova normativa non si applica alle violazioni derivanti né dal c.d. commercio parallelo illegale - ossia merci fabbricate con l'accordo del titolare del diritto, ma commercializzate per la prima volta nello spazio economico europeo senza la sua approvazione - né dai c.d. superamenti dei quantitativi (o "*overruns*") - ossia merci, la cui fabbricazione è effettuata da una persona debitamente autorizzata dal titolare del diritto a produrre un certo quantitativo, ma prodotte in

quantità superiore a quella convenuta tra tale persona e il titolare del diritto - in quanto trattasi, in entrambi i casi di merci autentiche; non rientrano nell'ambito di applicazione del Regolamento (UE) 608/2013 neppure le merci prive di carattere commerciale contenute nei bagagli personali dei viaggiatori né le merci immesse in libera pratica nell'ambito del regime della destinazione particolare. I soggetti legittimati a presentare una domanda di intervento, da cui trae avvio il procedimento, volto a determinare se un diritto di proprietà intellettuale è stato violato e nel quale le autorità doganali sono invitate a intervenire, sono espressamente indicati nel Regolamento in relazione al tipo di domanda proposta. Si distingue infatti tra domanda c.d. nazionale e domanda c.d. unionale a seconda che venga richiesto l'intervento delle autorità doganali rispettivamente del solo Stato membro in cui viene presentata la domanda ovvero di più Stati membri. A titolo esemplificativo, possono

accogliendo la domanda, l'Agenzia delle Dogane stabilisce il periodo durante il quale le autorità doganali devono intervenire, salvo, alla scadenza, prorogare tale periodo su richiesta del destinatario della decisione. Il Regolamento (UE) 608/2013 ha reso obbligatoria la c.d. procedura semplificata già prevista dal previgente Regolamento solo in via facoltativa, laddove autorizzava gli Stati membri a prevedere una procedura che consentisse la distruzione di alcune merci senza l'obbligo di avviare un procedimento per stabilire se un diritto di proprietà intellettuale era stato violato, essendosi rivelata particolarmente efficace negli Stati membri in cui era in vigore. In base alle disposizioni del nuovo Regolamento le merci sospettate di violare un diritto di proprietà intellettuale possono essere distrutte sotto controllo doganale, senza che sia necessario determinare se un diritto di proprietà intellettuale sia stato violato, se entro dieci giorni lavorativi (tre giorni lavorativi in caso di merci



proporre entrambe le domande i titolari dei diritti di proprietà intellettuale, alcuni organi di difesa professionali ed alcune associazioni di produttori; possono presentare invece solo una domanda nazionale ovvero solo una domanda unionale rispettivamente i soggetti autorizzati ad utilizzare diritti di proprietà intellettuale ovvero i titolari di licenze esclusive che coprono l'intero territorio di due o più Stati membri, a condizione che, in entrambi i casi, vi sia stata l'autorizzazione formale da parte del titolare del diritto a proporre un'azione per determinare se un diritto di proprietà intellettuale è stato violato. In caso di rigetto della domanda l'Agenzia delle Dogane deve motivare la propria decisione e fornire informazioni sulla procedura di ricorso. In caso di

deperibili) dalla notifica della sospensione dello svincolo o del blocco della merce, il richiedente ha confermato per iscritto che un diritto di proprietà intellettuale è stato violato, chiedendo la distruzione della merce, e il dichiarante o detentore della merce ha altresì confermato il proprio accordo alla distruzione. Se il dichiarante o il detentore delle merci non hanno confermato il proprio accordo alla distruzione né hanno notificato la propria opposizione a tale distruzione alle autorità doganali entro i suddetti termini, le autorità doganali possono ritenere che il dichiarante o il detentore delle merci abbiano confermato il proprio accordo alla distruzione delle merci. Viene introdotta una procedura specifica per le piccole spedizioni, definite quali

spedizioni postali o a mezzo corriere espresso che comprendano non più di tre unità ovvero di peso lordo inferiore a due chilogrammi. In tali casi le merci sospettate di essere contraffatte o usurpative possono essere distrutte senza l'esplicito consenso del richiedente, essendo sufficiente la richiesta generale presente nella domanda di intervento. Tuttavia in relazione sia alla c.d. procedura semplificata sia alla procedura per le piccole spedizioni, l'Agenzia delle Dogane con la Circolare 24/D del 30 dicembre 2013 ha precisato che nel nostro ordinamento non si applicano le disposizioni relative alla distruzione della merce, in quanto incompatibili con la normativa nazionale sancita dal codice di procedura penale, che non permette l'immediata distruzione delle merci prima di essere stato accertato un reato; inoltre l'accordo per la distruzione delle merci risulterebbe essere, di fatto, di tipo privatistico tra le parti e si porrebbe in contrasto con l'obbligo, in capo ai funzionari doganali nella loro veste di ufficiali di P.G., di riferire senza indugio all'Autorità Giudiziaria ex articolo 347 c.p.p. Il recente Regolamento istituisce una banca dati centrale della Commissione Europea, in formato elettronico, COPIS, che diventerà operativa non oltre il 1° gennaio 2015, in cui confluiranno tutte le decisioni di accoglimento, proroga o sospensione delle domande di intervento e le informazioni concernenti la sospensione dello svincolo delle merci ovvero il blocco delle stesse. La sopra richiamata Circolare ha specificato che in Italia continuerà ad essere utilizzato il sistema F.A.L.S.T.A.F.F. (Fully Automated Logical SysTem Against Forgery and Fraud), istituito nel 2004 dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per contrastare la contraffazione delle merci e l'usurpazione dei brevetti e basato su una banca dati multimediale dei prodotti autentici, integrata nelle procedure di sdoganamento. In particolare F.A.L.S.T.A.F.F. riceve i dati multimediali forniti dalle aziende a corredo delle istanze di tutela e li rende disponibili, in tempo reale, ai funzionari doganali per riconoscere i prodotti contraffatti e per individuare i prodotti non conformi agli standard di qualità e di sicurezza previsti dalla normativa comunitaria. Infatti la Direzione Centrale Tecnologie per l'Innovazione ha predisposto l'interfaccia *system-to-system* tra il sistema F.A.L.S.T.A.F.F. e il COPIS, che consentirà il riversamento nel sistema Unionale COPIS delle informazioni presenti nella banca dati italiana. Il Regolamento ha specificato che non si profila alcuna responsabilità delle autorità doganali, per tutti i casi in cui le stesse concedano lo svincolo ovvero omettano di bloccare merci sospettate di violare un diritto di proprietà intellettuale, che quindi sfuggono al controllo di un ufficio doganale; conseguentemente la decisione di accoglimento di una domanda non conferisce al destinatario di tale decisione alcun diritto al risarcimento nei confronti dell'Agenzia delle Dogane. Per contro, si configura una responsabilità del destinatario della decisione nei confronti del detentore delle merci o dichiarante che abbiano subito un danno, nei casi in cui un procedimento venga interrotto a seguito di un atto o omissione del destinatario della decisione; i campioni prelevati non siano restituiti ovvero vengano danneggiati e resi inutilizzabili a seguito di un atto o omissione del destinatario della decisione; o infine se emerge in seguito che le

merci in questione non violano un diritto di proprietà intellettuale. Il destinatario delle decisioni, ossia il richiedente, è tenuto a rimborsare i costi sostenuti dalle autorità doganali per il loro intervento, ma può chiedere un risarcimento all'autore della violazione o ad altre persone responsabili.



avv. Margherita Pace  
Studio Legale TDP

## Diritti ed Obblighi del Passeggero nel trasporto ferroviario

Il 17 aprile 2014 è stato emanato il Decreto Legislativo n. 70 sulla disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento CE n. 1371/2007 relativo ai diritti ed obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario. La nuova normativa è stata quindi pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 103 del 6 maggio 2014 e, conseguentemente, è entrata in vigore pochi giorni fa, in data 21 maggio 2014. In realtà l'Italia avrebbe dovuto recepire il suddetto regolamento europeo entro il 3 dicembre 2009 e, non avendo assolto a tale obbligo in tempo, è comunque stata deferita, lo scorso marzo, alla Corte di Giustizia europea. Il Regolamento CE 1371, infatti, è già vigente negli altri stati europei da oltre quattro anni e ha imposto agli stessi di dotarsi di un corpo di norme sanzionatorie a tutela del passeggero e di un organismo di controllo che vegli sulla loro osservanza ed applicazione. Non avendo l'Italia provveduto ad adeguarsi in tempo al predetto sistema, si è esposta al controllo della Commissione Europea che, infatti, a giugno dello scorso anno, ha provveduto ad avviare una procedura d'infrazione conclusasi col deferimento del nostro Paese alla Corte di Giustizia dell'Unione. I principi cardine contenuti nel Regolamento 1371/2007, e ai quali l'Italia avrebbe dovuto adeguarsi già da tempo, sono *in primis* il diritto dei passeggeri ad essere informati antecedentemente, durante e dopo il viaggio in ordine ai servizi garantiti e forniti dalla compagnia di trasporto, in ordine alla gestione del singolo viaggio (comprese le informazioni inerenti i possibili ritardi, sulle coincidenze e relative ai servizi a bordo), nonché attinenti alle procedure di reclamo. Secondariamente il Regolamento in esame prevede che il vettore ferroviario tuteli il singolo viaggiatore per gli eventuali danni che gli dovessero essere arrecati a causa del trasporto e ciò dotandosi, in particolare, di una copertura minima assicurativa per passeggero fissata in € 310.000,00 e garantendo rimborsi e risarcimenti per i bagagli (con un tetto massimo di € 1800,00), per gli eventuali ritardi e cancellazioni fatte, ovviamente, fatte salve le circostanze eccezionali. Ai viaggiatori disabili, inoltre, la normativa europea richiede che venga garantita assistenza continua per tutta la durata del viaggio e a

seconda delle specifiche necessità. Con la pubblicazione del decreto legislativo n. 70/2014 l'Italia ha, finalmente, recepito questi principi, prevedendo un corpo di norme sanzionatorie che ne tutelano l'osservanza. In particolare, in questa nuova normativa, vengono previste sanzioni pecuniarie nel caso in cui l'impresa ferroviaria di trasporto non rispetti i diritti dei passeggeri già stabiliti dal regolamento UE 1371. I vettori saranno severamente sanzionati - sia in relazione ai trasporti nazionali che regionali - anche in caso di carenza di informazioni sulle modalità di indennizzo e risarcimento e in caso di ritardi, di coincidenze perse e soppressioni. In tal modo il d. lgs. 70/2014 fornisce un importante aiuto nella direzione di una maggiore tutela dei diritti dei passeggeri e specialmente di quelli che devono far fronte a continui disagi e disservizi, cioè i pendolari. Il decreto legislativo è composto da 21 articoli dei quali analizzeremo ora, brevemente, il contenuto. All'art. 3 viene istituito organismo di controllo, sulla applicazione delle eventuali sanzioni derivanti dall'inosservanza delle norme contenute nel Regolamento 1371, la Autorità di regolazione dei trasporti - già costituita dall'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214. A tale Organismo viene assegnato anche un potere ispettivo pregnante e consentito di acquisire documentazione presso i soggetti interessati anche mediante ispezioni e accessi. Al comma 4 dell'art. 4 è stabilito che il singolo passeggero, trascorsi 30 giorni dalla presentazione di un reclamo alla impresa ferroviaria (procedura che viene comunque disciplinata dall'art.18 della stessa normativa), possa rivolgersi all'Organismo di controllo che istruirà e valuterà ogni singolo caso onde accertare l'eventuale infrazione. Al successivo art. 5 viene demandato all'Autorità di regolazione dei trasporti di dotarsi, entro 60 giorni dalla pubblicazione del decreto, di una disciplina per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni *'in modo da assicurare agli interessati la piena conoscenza degli atti istruttori, il contraddittorio in forma scritta e orale, la verbalizzazione e la separazione tra funzioni istruttorie e funzioni decisorie'*. Anche la determinazione dell'importo della multa viene determinato dall'Organismo di controllo nel rispetto di criteri proporzionali che tengano conto della gravità della sanzione, della reiterazione della fattispecie, del comportamento tenuto dal vettore per eliminarne o attenuarne le conseguenze e, infine, del rapporto percentuale di passeggeri coinvolti dalla violazione rispetto alla totalità dei trasportati. Nel capo II del decreto 70 vengono elencate le sanzioni in materia contrattuale. In particolare vengono definite inefficaci le clausole che limitano o derogano l'applicazione del regolamento Europeo 1371/2007 (Art. 7) e stabilite sanzioni (da € 2.000 a € 20.000) nel caso in cui l'impresa ferroviaria ometta di rendere pubblica la soppressione di un servizio (art. 8). All'art. 9, comma 1, del Decreto Legislativo in esame è stabilito che *'In caso di inosservanza di ciascuno degli obblighi informativi relativi ai viaggi oggetto del contratto di trasporto di cui all'allegato II, parte I, del regolamento, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento, le imprese ferroviarie e i venditori di biglietti che offrono contratti di trasporto per conto di una o più imprese*

ferroviarie sono soggetti al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 euro a 5.000 euro. Alla stessa sanzione sono soggetti i venditori di biglietti che offrono contratti di trasporto per conto proprio e i tour operator qualora abbiano la disponibilità delle suddette informazioni'. La normativa prevede poi che siano agevolate le modalità di vendita dei titoli di viaggio e che venga assicurata, in ordine a tale operazione, la massima snellezza e trasparenza, anche sui costi. Nel caso (in Italia frequente) in cui, anche solo temporaneamente, non sia disponibile in stazione alcuna modalità di compravendita del biglietto, questo dovrà essere venduto a bordo senza che sia applicato alcun sovrapprezzo. Al vettore che non si attenga a questa norma sarà possibile richiedere che venga applicata una sanzione da € 1.000,00 ad € 5.000,00. Quanto alle sanzioni in materia di responsabilità delle imprese ferroviarie in relazione ai passeggeri e bagagli viene disposto (al capo III) che il vettore sia dotato di una assicurazione con copertura minima di € 310.000,00 a persona, come già detto, e che laddove quest'obbligo non sia rispettato venga comminata una sanzione amministrativa pecuniaria da € 50.000,00 ad € 150.000,00. Il capo IV del decreto legislativo 70 riguarda le sanzioni applicate in caso di perdite di coincidenze, ritardi e soppressioni. In particolare viene chiaramente statuito che il vettore ferroviario debba rendere conoscibili le disposizioni concernenti le modalità di rimborso e indennizzo al passeggero e che renda celeri le procedure liquidative (sul punto, si ricorda, che il regolamento UE 1371/2007 prevede il rimborso pieno del biglietto ovvero la riprotezione con altro trasporto in caso di cancellazione del viaggio ovvero il rimborso del 25% del biglietto in caso di ritardo contenuto tra i 60 e 119 minuti ovvero del 50% per i ritardi superiori). Assicurata al passeggero è anche l'assistenza in caso di ritardo o interruzione del viaggio, anche con l'ausilio di mezzi di trasporto alternativi. Nel caso in cui tutto ciò non venga osservato vengono applicate ulteriori, salate, ammende. Il capo V si occupa di tutelare in egual misura le persone affette da disabilità, alle quali va garantito dall'impresa il massimo accesso ed assistenza. Particolare attenzione viene poi rivolta alla tutela della sicurezza dei viaggiatori e, all'art. 17, viene stabilito che *'Le imprese ferroviarie, i gestori delle infrastrutture e i gestori delle stazioni adottano le misure idonee, stabilite di concerto con le autorità pubbliche, allo scopo di assicurare la sicurezza personale dei passeggeri come prescritto dall'articolo 26 del regolamento. In caso di inosservanza del predetto obbligo le imprese ferroviarie, i gestori delle infrastrutture e i gestori delle stazioni sono soggetti al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 euro a 5.000 euro. Restano fermi in ogni caso i compiti e gli interventi di esclusiva responsabilità degli organi di polizia e di pubblica sicurezza, come stabiliti dalle norme vigenti'*. Finalmente, anche in Italia, le imprese di trasporto ferroviario di persone dovranno, dunque, rispettare e tutelare i diritti dei passeggeri e impegnarsi a raggiungere e mantenere i più alti standard di servizio.



Avv. Claudio Perrella  
Studio legale LS Lexjus Sinacta

### L'arbitrato nella vendita internazionale di soft commodities: termini e cautele per l'operatore italiano

Come noto i contratti-tipo GAFTA, FOSFA ed INCOGRAIN contengono una clausola compromissoria che deferisce ad arbitrato la risoluzione di ogni contenzioso nascente dal contratto, e che costituisce senza dubbio uno degli elementi distintivi di tali contratti. Il richiamo alla clausola compromissoria, oltre al vincolo di affidare agli arbitri la risoluzione dei contenziosi, spesso implica anche un ulteriore obbligo, ossia la rinuncia a rivolgersi all'autorità giudiziaria del proprio paese (per esempio per richiedere la concessione di un sequestro conservativo ai danni della controparte) fino al momento in cui non venga emesso il lodo arbitrale che definisce il contenzioso. Tale previsione è contenuta in una clausola che viene tradizionalmente definita nel diritto inglese come *Scott Avery Clause*. (Mantovani c. Carapelli (1980); *Glencore v. Agros* (1999)). Va però segnalata una differenza significativa tra i contratti GAFTA e FOSFA: nei primi la clausola è stata negli anni recenti modificata, ammettendo espressamente la possibilità di chiedere un sequestro conservativo (o un provvedimento analogo che serva a tutelare il credito) prima dell'inizio o in pendenza del procedimento arbitrale; il limite invece esiste tuttora per i contratti FOSFA, come confermato anche in tempi molto recenti. (In tempi recenti *B v S* (2011) EWHC 691 (Comm) Il regolamento arbitrale di ciascuna associazione indica i termini entro i quali promuovere l'arbitrato. Tali termini (che sono stati più volte ritoccati nel corso degli anni) possono essere molto brevi; il principio seguito è che termini esigui trovano applicazione per reclami aventi ad oggetto la qualità della merce ed il rispetto delle specifiche contrattuali, mentre un lasso di tempo più esteso (di regola un anno) viene invece riconosciuto per contenziosi di natura diversa (in particolare il risarcimento del danno da *default*). La brevità dei termini entro i quali dare inizio all'arbitrato nei contenziosi di natura qualitativa si spiega alla luce del fatto che analisi e controlli vanno eseguiti con rapidità per essere effettivamente rappresentativi, e soprattutto laddove si contesti uno stato precario della merce ogni ritardo è suscettibile di alterare in modo sostanziale il quadro probatorio. Un elemento controverso e spesso fonte di contenziosi è il potere attribuito agli arbitri di ammettere arbitrati promossi con ritardo. Le *Arbitration Rules* di GAFTA e FOSFA stabiliscono in particolare che la parte che non rispetta il termine previsto per dare inizio all'arbitrato può chiedere che gli arbitri ammettano comunque il reclamo. Di regola gli arbitri esercitano tale potere qualora la parte reclamante dimostra che il ritardo è dovuto ad un elemento fortuito o una

causa di forza maggiore, o il ritardo è molto contenuto, e non arreca di fatto alcun pregiudizio per la parte convenuta. (*Comdel Commodities Ltd v Siporex Trade SA* (1990) Va tenuto presente tuttavia che è sempre opportuno muoversi con la massima tempestività, senza confidare sulla possibilità di beneficiare di una proroga, la cui concessione non può mai darsi per scontata. Sotto questo profilo è emblematico un caso recente (*SOS Corporacion Alimentaria SA and another v Inerco Trade SA* (2010) EWHC 162-Comm) relativo ad un contenzioso sorto a seguito della accertata contaminazione di un carico di olio di semi di girasole di origine ucraina, con contratto che richiamava le condizioni FOSFA 54. Parte acquirente ha rilevato con notevole ritardo (rispetto alla scadenza di 120 giorni prevista nelle FOSFA Rules) l'esistenza di una contaminazione ed ha dato avvio al procedimento arbitrale cinque mesi dopo aver accertato che la merce era gravemente fuori specifica. Gli arbitri FOSFA - e successivamente la Commercial Court alla quale era stata richiesta la concessione di una *extension* ai sensi della Section 12 dell'Arbitration Act 1996 - hanno respinto la richiesta di rimessione in termini, evidenziando che parte acquirente non aveva offerto alcuna ragionevole spiegazione per giustificare il ritardo maturato. E' previsto il termine massimo di un anno entro il quale la parte che ha dato inizio all'arbitrato deve dare impulso alla procedura, termine decorso il quale la parte perde il diritto di agire ed il procedimento si estingue. Per evitare tale (grave) conseguenza è prevista la possibilità di rinnovare la presentazione del reclamo entro 30 giorni dalla scadenza del termine annuale. Anche in tal caso occorre agire con tempestività, ed in caso di eventuali ritardi gli arbitri spesso operano una valutazione fondata sull'accertamento del danno che per la parte resistente deriva dall'eventuale ritardo. Questo è stato ad esempio il criterio seguito in un caso (*Gulf Import & Export Co v. Bunge* -2009) nel quale il Board of Appeal della FOSFA, in relazione ad un contenzioso per controstallie pari a circa 5,5 milioni di dollari, ha ammesso il reclamo pur essendo decorso il termine annuale sul presupposto che parte resistente *"could show absolutely no prejudice suffered by reason of Bunge's failure to send them a renewal of claim notice"*. Un caso recentissimo (*Bunge SA v. Nibulon Trading*) ha confermato nuovamente la gravità delle conseguenze che possono sorgere dal mancato rispetto dei termini previsti nei regolamenti arbitrali. Il contenzioso aveva ad oggetto i danni da inadempimento nascenti dalla mancata esecuzione di un contratto di vendita di grano di origine Ucraina. Parte acquirente aveva nominato il proprio arbitro, e ne aveva dato comunicazione ai venditori il 1 dicembre 2006, ma aveva preferito in seguito sospendere il procedimento, ed aveva per anni rinnovato le comunicazioni di avvio dell'arbitrato. Il primo rinnovo era avvenuto il 2 novembre 2007 (nel rispetto dei 30 giorni dalla prima nomina degli arbitri), in seguito le comunicazioni erano state trasmesse il 31 ottobre 2008, il 30 ottobre 2009 ed il 22 ottobre 2010, e dunque tutte entro 30 giorni dalla precedente comunicazione, ma tutte premature rispetto al termine di 30 giorni calcolato tenendo conto della originaria nomina del 1 dicembre 2006. Il Board of Appeal della GAFTA ha ritenuto che tali comunicazioni fossero inefficaci, in quanto trasmesse senza rispettare il termine prescritto, con una pronuncia di particolare severità ed ispirata ad estremo formalismo (poiché ha dichiarato la inefficacia di comunicazioni di rinnovo trasmesse non oltre il termine prescritto, bensì qualche giorno prima del periodo di 30 giorni stabilito nei regolamenti).



avv. Fabio Pieroni

Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.

## Il caso Theresa Libra / MSC Pamela

Il caso trae origine da una collisione avvenuta il 6.3.2011 nelle acque del Mare Cinese Meridionale tra le navi "Theresa Libra", una chimichiera del 2007 di 11.254 tonnellate di stazza lorda e "MSC Pamela", una portacontainer del 2005 di 107.849 tonnellate di stazza lorda (la sentenza è consultabile per esteso all'indirizzo <http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Admlty/2013/2792.html>). Pochi giorni dopo l'avvenimento veniva sottoscritto tra le parti - come è prassi frequente nel settore - un accordo sulla giurisdizione (c.d. *Collision Jurisdiction Agreement*) in forza del quale la controversia veniva convenzionalmente sottoposta alla giurisdizione inglese. Il 25 Ottobre 2012, a seguito di trattative tra i legali delle parti in merito alla ricostruzione dinamica degli avvenimenti, veniva sottoscritto l'altrettanto non infrequente accordo di apporcionamiento di responsabilità (c.d. *Agreement to Settle Liability*) in forza del quale il 75% della colpa per la collisione veniva convenzionalmente ascritta alla "MSC Pamela" ed il 25% alla "Theresa Libra". Tale accordo prevedeva, tra l'altro, che in caso di mancata definizione amichevole, i reclami delle due parti avrebbero dovuto essere sottoposti all'*Admiralty Registrar*. Il 5 Dicembre 2012 il legale della "Theresa Libra" inviava al collega di controparte la documentazione a sostegno del proprio reclamo ammontante a circa USD 780.000 chiedendo di ricevere copia della documentazione avversaria per la relativa disamina. Nessun riscontro veniva però fornito dai legali della "MSC Pamela". La richiesta veniva rinnovata il 21 Gennaio 2013 ed il successivo 28 Gennaio i legali incaricati dagli interessi della "Theresa Libra" inoltravano alla controparte documentazione integrativa a sostegno del proprio reclamo. Nella medesima data i legali di "MSC Pamela" predisponavano una domanda di risarcimento dei danni asseriti ammontare a USD 1.300.000. In forza delle concordate percentuali di responsabilità ed all'esito delle compensazioni gli interessi della "MSC Pamela" sarebbero risultati, quindi, pagatori avendo un debito superiore al credito vantato verso la controparte. Il 6 Marzo 2013, al compimento del biennio dalla collisione, spirava il termine di decadenza per l'azione di danno. Il giorno 11 Marzo 2013 i legali della "Theresa Libra" sollecitavano nuovamente i colleghi avversari all'invio della documentazione a sostegno del relativo reclamo. Circa un mese dopo (in particolare il giorno 8 Aprile 2013) i legali degli interessi della "MSC Pamela" chiedevano conferma ai colleghi avversari

dell'intervenuta instaurazione del giudizio entro il biennio dalla collisione. Lo stesso giorno veniva predisposta per gli interessi "Theresa Libra" una citazione notificata a controparte il successivo giorno 16 Aprile. Il giorno seguente, peraltro, i legali della "MSC Pamela" rendevano nota ai colleghi avversari l'intenzione dei propri Mandanti di avvalersi dell'eccezione di intervenuta decadenza dall'azione avendo gli armatori della "Theresa Libra" proposto domanda giudiziale successivamente allo scadere del termine biennale. In replica all'eccezione il 3 Maggio 2013 i legali della "Theresa Libra" presentavano istanza affinché il Giudice dichiarasse che parte attrice non era incorsa in decadenza ed in subordine concedesse estensione del termine per l'inizio dell'azione. L'eccezione proposta dai legali di "MSC Pamela" è stata ritenuta incompatibile con l'intervenuto

reciprocamente il rifiuto di adempiere all'obbligazione qualora una delle due parti non avesse promosso l'azione entro due anni dalla data della collisione. Ne conseguiva che ciascuna parte era vincolata dall'accordo a non potersi avvalere del termine di decadenza. D'altro canto il predetto termine biennale è rinunciabile (o convenzionalmente prorogabile) e la sottoscrizione dell'accordo del 25 Ottobre 2012 faceva ritenere che tale rinuncia avesse in effetti espresso l'armatore di "MSC Pamela" con la firma dell'accordo in forza del quale ciascuna parte si era impegnata a pagare all'altra la percentuale concordata dei danni sofferti nella collisione. Le raggiunte intese prevedevano, infatti, che solo in caso di mancato accordo sull'ammontare dei rispettivi reclami le parti avrebbero sottoposto la questione al Giudice per la determinazione del *quantum* e dei costi. Le intese così come



accordo negoziale sulla suddivisione delle responsabilità per la collisione. Il Giudice ha rigettato l'eccezione volta a far dichiarare l'intervenuta decadenza avversaria dall'azione nonostante all'atto dell'instaurazione del giudizio fosse effettivamente decorso il termine biennale previsto per esercitare l'azione di danno. Così ha, infatti, motivato il Giudice *"sarebbe ingiusto e scorretto ... se gli armatori della Theresa Libra" avendo definito l'aspetto responsabilità ben entro il limite di decadenza biennale, avendo ottenuto il riconoscimento degli armatori della MSC Pamela" alla rifusione del 75% dei danni subiti ed avendo prontamente cercato di scambiare la documentazione a sostegno del reclamo per concordare il quantum dovessero ora non potere esigere l'obbligazione di pagamento assunta dagli armatori della MSC Pamela. Avrei quindi esteso il termine per l'inizio dell'azione".* Ad ogni buon conto gli interessi della "Theresa Libra" non avevano neppure bisogno di ottenere l'estensione del termine in considerazione dell'intervenuto accordo sulla suddivisione delle responsabilità. Con la sottoscrizione di tali intese, infatti, le parti avevano assunto l'obbligazione di pagare reciprocamente la percentuale concordata di danno e tale soluzione impediva loro di opporsi

formulate non consentivano, secondo il Giudice, di invocare l'intervenuta decadenza dall'azione pur non promossa entro il biennio considerato che, con un anticipo di quattro o cinque mesi rispetto allo spirare del termine di decadenza, le parti si erano reciprocamente impegnate a pagare (*"shall pay"* era la formula utilizzata nell'accordo) la predeterminata percentuale di danno avversaria ed a sottoporre i reclami al Giudice solo qualora non fosse stato raggiunto un accordo. Così interpretando la volontà manifestata dalle parti con la sottoscrizione dell'*Agreement to Settle Liability*, il Giudice ha rigettato l'eccezione sollevata dai legali degli interessi di "MSC Pamela" finalizzata a precludere il reclamo avversario invocando l'intervenuta decadenza dall'azione; eccezione che, come detto, doveva intendersi rinunciata con la sottoscrizione del predetto accordo. Una decisione interessante, quindi, e confortante su una soluzione di frequente utilizzato quale l'accordo sul riparto di responsabilità ma che, al di là dell'esito, richiama l'attenzione su quali rischi si possano correre allorché l'azione sia soggetta a termini.



avv. Massimiliano Grimaldi  
Grimaldi Studio Legale

## La declaratoria di decadenza dalla licenza di concessione demaniale è legittima solo se ricorre il requisito della particolare gravità della violazione

L'Amministrazione concedente è tenuta ad applicare l'articolo 47 del codice della navigazione alla luce del principio comunitario di *proporzionalità* e può conseguentemente decretare la decadenza dal titolo concessorio soltanto laddove l'inadempimento che può dare luogo a tale sanzione risulti di una certa consistenza. In questi termini si è pronunciato il Consiglio di Stato con la recente sentenza n. 232/2014 osservando altresì che gli elementi probatori riguardo alla effettiva ricorrenza di una ipotesi di inadempimento devono essere inequivoci, precisi e concordanti. Come è noto, la norma sopra richiamata attribuisce alla amministrazione la facoltà di dichiarare la decadenza dalla concessione nei seguenti casi: - per mancata esecuzione delle opere prescritte nell'atto di concessione o per mancato inizio della gestione nei termini assegnati; - per non uso continuato durante il periodo fissato a questo effetto nell'atto di concessione, o per cattivo uso; - per mutamento sostanziale non autorizzato dello scopo per il quale è stata fatta la concessione; - per omesso pagamento del canone per il numero di rate fissato a questo effetto dall'atto di concessione; - per abusiva sostituzione di altri nel godimento della concessione; - per inadempimento degli obblighi derivanti dalla concessione, o imposti da norme di legge o dai regolamenti. Nel caso di specie, la amministrazione aveva decretato la decadenza dal titolo concessorio per inadempimento degli obblighi derivanti dalla concessione (articolo 47, comma 1, lettera f), del codice della navigazione) sulla circostanza che il concessionario - uno Yacht Club - aveva consentito di parcheggiare all'interno dell'area in concessione anche a soggetti estranei al sodalizio, limitandosi a richiedere ai frequentatori del parcheggio che essi avessero inoltrato una semplice domanda di ammissione a socio unitamente al pagamento di un acconto sulla quota sociale. Con ciò contravvenendo (il concessionario) alla specifica clausola contenuta nella licenza di concessione, a mente della quale il deposito temporaneo delle vetture avrebbe dovuto essere riservato ai soci. L'amministrazione concedente aveva, in altri termini, tratto il convincimento che la associazione concessionaria avesse violato gli

obblighi imposti dal titolo concessorio per il fatto di avere ammesso a fruire a titolo oneroso del parcheggio soggetti non ancora qualificabili, *de iure*, quali soci dello Yacht Club, posto che la semplice presentazione della istanza non comportava la acquisizione della qualità di membro del sodalizio essendo tale fase demandata alla determinazione del Consiglio direttivo. A fronte della specifica censura con la quale il concessionario lamentava la abnormità della sanzione applicatagli, il Giudice di prime cure rilevava di potere soltanto apprezzare la giustificazione dell'atto, non rientrando nei poteri conferiti quello di apprezzare la congruità della sanzione. Riproposta tale censura in appello, il Consiglio di Stato ha osservato che la possibilità per il giudice di apprezzare gli elementi probatori riguardo alla effettiva ricorrenza di una ipotesi di inadempimento rispetto agli obblighi discendenti dal titolo al fine di valutare la adeguatezza del provvedimento di decadenza rientra nei poteri impliciti al sindacato giurisdizionale sull'atto. Il Giudice dell'appello, pur concordando con la amministrazione concedente circa il fatto che il soggetto ammesso a parcheggiare nel piazzale in uso al concessionario dovesse essere, al



momento della fruizione, "già socio" del Club e che tale non potesse considerarsi chi, a termini dello Statuto, non aveva ancora ottenuto l'accoglimento della sua domanda di ammissione da parte del Consiglio direttivo, ha quindi osservato che tali circostanze fattuali non potevano valere ad elidere la dedotta censura di violazione del principio di proporzionalità e di adeguatezza nella decadenza dal titolo. Dalla documentazione processuale era infatti risultato che, nell'unica occasione (un solo giorno) in cui gli organi di vigilanza avevano sottoposto a verifica le autovetture parcheggiate nell'area in uso al Club, soltanto nove macchine su un totale di quarantuno erano risultate essere di proprietà di soggetti estranei al sodalizio. Era altresì risultato che costoro avevano comunque presentato domanda per essere ammessi come soci, circostanza poi puntualmente verificatasi. Di fronte ad una siffatta situazione la declaratoria di decadenza dalla concessione è risultata agli occhi del Consiglio di Stato misura del tutto eccessiva, dal momento che l'amministrazione concedente ben avrebbe potuto, in osservanza del principio di gradualità e di proporzionalità nella applicazione del provvedimento *lato sensu* sanzionatorio, diffidare la associazione dal perseverare con

quella prassi e fare così luogo al ritiro del titolo concessorio soltanto in occasione della accertata *reiterazione* del comportamento inadempiente. Proprio la accertata *reiterazione* delle violazioni ha di recente indotto il Tar per la Puglia, Sezione di Lecce, a ritenere rispettato il principio di proporzionalità con riguardo alla declaratoria di decadenza dal titolo concessorio pronunciata dalla Regione Puglia nei confronti del Comune di Lecce, concessionario per la gestione di uno stabilimento balneare destinato ad accogliere soggetti diversamente abili ed indigenti. Il provvedimento di decadenza era stato pronunciato ai sensi dell'articolo 47, comma 1, lettere c) ed f), per avere l'ente locale rispettivamente: mutato lo scopo della concessione, adibendo parte dell'area destinata ad ombrelloni e sdraio ad area per la sosta di natanti da diporto a vela; sostituito altri nel godimento della concessione, demandando la gestione dell'area alla cooperativa di dipendenti comunali; violato gli obblighi derivanti dalla concessione, realizzando sull'area alcune opere senza ottenere la preventiva autorizzazione della Regione (realizzazione di un corridoio di lancio per le imbarcazioni da diporto; realizzazione di un

fabbricato in legno; di telai in legno; di una struttura in tubi; ampliamento del blocco servizi). Nel ricorso il Comune di Lecce aveva articolato le censure deducendo anche il vizio dell'eccesso di potere, per non avere la Regione graduato la sanzione in relazione alle violazioni riscontrate, nel rispetto del principio di proporzionalità. Alla luce delle difese articolate dalle parti e dei documenti prodotti in atti, il Tar per la Puglia ha ritenuto rispettati i principi di proporzionalità e contemperamento delle esigenze sulla considerazione che la Regione aveva disposto la decadenza dal titolo concessorio non a fronte di

una isolata violazione da parte del Comune ma in presenza di una pluralità di inadempimenti agli obblighi assunti con l'atto di concessione, taluni dei quali giudicati gravi, con conseguente piena congruità della sanzione applicata (Tar Puglia - Lecce, Sez. I, 29.04.2014, n. 1129). Alla luce delle recenti pronunce sopra richiamate e considerato l'atteggiamento non sempre uniforme della giurisprudenza, risulterebbe probabilmente utile una riformulazione dell'articolo 47 del codice della navigazione. Ciò che potrebbe avvenire nell'ambito del processo di revisione della normativa in materia di demanio marittimo alla quale il Governo dovrebbe (o avrebbe dovuto) procedere in attuazione dell'articolo 11, comma 2, della legge comunitaria 2010 (legge 15 dicembre 2011, n. 217). Tale disposizione prevede (va), infatti, la adozione di un decreto legislativo avente ad oggetto la revisione e il riordino della legislazione relativa alle concessioni demaniali marittime nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla norma di delegazione, tra i quali appare pertinente - per gli aspetti che qui occupano - quello di cui alla *lettera g)*: *stabilire criteri per la eventuale dichiarazione di decadenza dalle concessioni (...)*.



avv. Barbara Pozzolo

Studio Legale Pozzolo

## Mediazione: sanzionata ai sensi dell'art.96c.p.c. la condotta dilatoria e ingiustificata della parte che non partecipa alla mediazione

Un altro importante punto a favore della mediazione: la Compagnia di Assicurazione che non partecipa senza giustificato motivo al procedimento di mediazione, e poi nel processo resiste alla domanda attorea pur nella consapevolezza dell'infondatezza delle tesi sostenute e nel difetto della normale diligenza con cui era stata istruita la pratica assicurativa, può essere condannata, oltre che al risarcimento del danno, anche al pagamento di una ulteriore somma ai sensi dell'art. 96 terzo comma c.p.c. Questo è quanto è stato deciso dal dott. Tutti della XII sezione del tribunale di Roma che, nella sentenza nr.4140/2014, in un giudizio avente ad oggetto la liquidazione di un danno sulla base di una polizza infortuni, ha stigmatizzato la condotta della Compagnia nel procedimento di mediazione aggiungendo alla condanna in sorte capitale una ulteriore somma, ai sensi dell'art. 96 c.p.c., da versare agli attori a titolo di responsabilità aggravata. Si legge nella parte motiva della predetta sentenza "La Sig. \*\*\* aveva anche provato a rivolgersi ad un Ente di mediazione per trovare una soluzione della vertenza, ma, non essendosi presentata la \*\*\*, senza addurre motivazioni, la mediazione si è chiusa con la mera accettazione della proposta del mediatore per € 9.750,00, anche questa rimasta inevasa, per cui le spese affrontate dovranno essere rimborsate in ragione di € 205,00. Dalla somma totale di € 14.024,81, così ottenuta, vanno detratti € 3.266,52 già corrisposti, e sul totale residuo di € 10.758,29 vanno calcolati la rivalutazione e gli interessi legali a far data dal 23.02.2011 ad oggi in ragione di € 1.302,00, per un totale complessivo di € 12.060,00. Sul totale delle somme così liquidate per sorte capitale ed interessi, competono gli interessi legali dalla data della presente decisione al saldo, ex art 1282 c.c. Tenuto conto del comportamento della \*\*\* Ass.ni Spa, sia nella fase della mediazione che nella fase prettamente processuale, non presentandosi e senza giustificarsi nella fase mediatoria e resistendo alla domanda attorea pur nella consapevolezza dell'infondatezza delle tesi sostenute e nel difetto della normale diligenza con cui era stata istruita la pratica assicurativa, la mera opinabilità del diritto fatto valere e la consapevolezza della mancanza di documentazione medica, questa Società viene condannata al pagamento dell'ulteriore somma di € 2.000,00 ai sensi dell'art. 96 c.p.c.

La spese di giudizio seguono la soccombenza e sono liquidate come in dispositivo d'ufficio., tenuto conto delle somme in concreto liquidate e dei valori medi di liquidazione del D.M. 140/12, applicabile alla fattispecie come da giurisprudenza di legittimità (cfr. Cassn.16581/12)". Il Giudice capitolino, stigmatizza quindi il comportamento della Convenuta società di assicurazione sia nella fase istruttoria del sinistro, sia nella fase stragiudiziale in particolare nel tentativo di mediazione esperito dagli attori. Il Giudice quindi, rilevava la mancata presentazione della Compagnia di sicurezza senza giustificato motivo all'incontro di mediazione e tenuto conto del comportamento processuale tenuto dalla stessa nel giudizio, ha ritenuto integrata la fattispecie giuridica della responsabilità aggravata ex art 96 terzo comma c.p.c. Il comma in oggetto, introdotto con la riforma del processo civile dall'art. 45, comma 12, della L. 18 giugno 2009, n. 69., ha il chiaro obiettivo di rafforzare le sanzioni per l'uso distorto degli strumenti processuali nell'ottica di deflazionare l'abuso dello strumento processuale. L'art. 96 c.p.c. così dispone "Se risulta che la parte soccombente ha agito o resistito in giudizio con mala fede o colpa grave, il giudice, su istanza dell'altra parte, la condanna, oltre che alle spese, al risarcimento dei danni, che liquida, anche d'ufficio, nella sentenza. Il giudice che accerta l'inesistenza del diritto per cui è stato eseguito un provvedimento cautelare, o trascritta domanda giudiziale o iscritta ipoteca giudiziale, oppure iniziata o compiuta l'esecuzione forzata, su istanza della parte danneggiata condanna al risarcimento dei danni l'attore o il creditore precedente, che ha agito senza la normale prudenza. La liquidazione dei danni è fatta a norma del comma precedente. In ogni caso, quando pronuncia sulle spese ai sensi dell'articolo 91, il giudice, anche d'ufficio, può altresì condannare la parte soccombente al pagamento, a favore della controparte, di una somma equitativamente determinata". Il terzo comma dell'articolo in commento, deduce un ulteriore strumento di deflazione del contenzioso che si differenzia dalle ipotesi di responsabilità aggravata di cui ai primi due commi, in quanto può essere attivato anche d'ufficio prescindendo da un'esplicita richiesta di parte, al fine di scoraggiare l'abuso del processo e preservare la funzione del sistema giustizia. Trattasi di ipotesi di responsabilità aggravata e la sanzione mira a punire l'abuso degli strumenti processuali. Sul punto la giurisprudenza ha rilevato come la condanna inflitta ai sensi dell'art. 96, comma 3, c.p.c. assuma una doppia valenza: da un lato costituisce un risarcimento e dall'altro ha la funzione di una vera e propria sanzione per rimarcare la disapprovazione per l'utilizzo emulativo dello strumento processuale da parte dell'ordinamento. La condanna a questo ulteriore importo è scaturita dalla condotta tenuta dalla compagnia di assicurazioni dapprima in sede di mediazione, ove era stata invitata e non aveva partecipato senza addurre alcuna giustificazione e poi nel giudizio ove aveva resistito nella consapevolezza della infondatezza delle tesi sostenute. La pronuncia del giudice capitolino appare molto interessante per il meccanismo sanzionatorio utilizzato dal Giudice. Infatti, il Tribunale non ha sanzionato il comportamento della Compagnia assicurativa (mancata

comparizione all'invito sulla base della sanzione specifica di cui all'art. 8, comma 4-bis, Dlgs 28/2010 il quale prevede che "Dalla mancata partecipazione senza giustificato motivo al procedimento di mediazione, il giudice può desumere argomenti di prova nel successivo giudizio ai sensi dell'articolo 116, secondo comma, del codice di procedura civile. Il giudice condanna la parte costituita che, nei casi previsti dall'articolo 5, non ha partecipato al procedimento senza giustificato motivo, al versamento all'entrata del bilancio dello Stato di una somma di importo corrispondente al contributo unificato dovuto per il giudizio", ma ha qualificato il comportamento tenuto dalla Compagnia come una vera e propria responsabilità processuale aggravata, con il pagamento, a favore della controparte, di una somma equitativamente determinata (nel caso di specie alla somma di euro 2000,00 oltre spese processuali). Come detto, la norma dell'art 96 terzo comma c.p.c. introdotta con la riforma del processo civile del 2009, ha il chiaro obiettivo di rafforzare le sanzioni per l'uso distorto degli strumenti processuali. La mediazione obbligatoria collocandosi nel percorso che può condurre al processo costituendone condizione di procedibilità è uno strumento creato al fine di ridurre il contenzioso giudiziale attraverso il componimento bonario stragiudiziale davanti ad un terzo imparziale. La mancata comparizione senza giustificato motivo al procedimento di mediazione rende tale strumento processuale del tutto inutile snaturandone il significato generando un abuso dello strumento giudiziale. Tale abuso dello strumento giudiziale realizza pienamente il bene giuridico tutelato dalla norma dell'art. 96 terzo comma c.p.c. e come tale rende applicabile la norma della responsabilità processuale aggravata anche alla ipotesi in cui il giudizio si instauri per la mancata partecipazione senza giustificato motivo al procedimento di mediazione obbligatoria. La violazione del bene giuridico tutelato dalla norma dell'art. 96 terzo comma c.p.c. si concretizza nel comportamento della parte che con il suo atteggiamento temerario genera l'insorgenza della lite giudiziale, comportamento che fa venir meno sin da subito le ragioni che giustificano il sacrificio esistenziale dell'altra parte nel giudizio (spese sostenute per la difesa, incertezza del diritto controverso, tempo impiegato per giungere alla definizione giudiziale). Questa decisione del Tribunale romano appare molto importante ai fini della valorizzazione dello strumento della mediazione. Il Giudice così statuendo, ha riconosciuto alla strumento della mediazione un'importanza fondamentale ai fini della deflazione del contenzioso giudiziale tanto che è arrivato a sanzionare quale lite temeraria e quindi come abuso del diritto il comportamento della parte, in questo caso la Compagnia di assicurazione, che non si presenti all'incontro di mediazione previsto senza fornire un giustificato motivo della mancata adesione al tentativo di conciliazione e resista, nella consapevolezza della infondatezza delle tesi sostenute, nel giudizio instauratosi a seguito del mancato accordo raggiunto in sede di mediazione.



avv. Chiara Raggi  
Studio Legale Mordiglia

## Può una crociera fluviale rientrare nella disciplina del cabotaggio marittimo?

Con sentenza n. 41/4 del 27 Marzo scorso, la Corte di Giustizia dell'Unione Europea ha affermato che una crociera che inizia e termina con gli stessi passeggeri in uno stesso porto di uno Stato membro, ancorché il percorso preveda la navigazione in tratti fluviali e dunque con un itinerario effettuato in acque essenzialmente non marittime, è soggetta alla disciplina europea sul cabotaggio marittimo di cui al Regolamento (CE) 3577/92 del 7 dicembre 1992. In forza del detto regolamento, la libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo in uno Stato membro (cabotaggio marittimo) è applicabile agli armatori dell'Unione che impiegano navi registrate in uno Stato membro e che battono bandiera di tale Stato, sempre che tali navi soddisfino i requisiti del diritto nazionale in materia di cabotaggio. I fatti alla base della pronuncia della Corte di Giustizia Europea sono i seguenti. La società svizzera Alpina River Cruises GmbH e la società tedesca Nicko Tours GmbH rispettivamente, società armatrice e società utilizzatrice della moto nave turistica svizzera "Bellissima", avevano organizzato lo svolgimento di crociere settimanali con arrivo e partenza da Venezia. L'itinerario di crociera prevedeva l'attraversamento della Laguna fino a Chioggia, l'attraversamento del mare territoriale tra Chioggia e Porto Levante per poi risalire il fiume Po per circa 39 miglia e rientrare a Venezia seguendo l'itinerario inverso. La capitaneria di

Porto di Chioggia, il 12 marzo del 2012, negava l'autorizzazione alla m/v Bellissima ad operare sulla tratta Chioggia-Porto Levante "per la mancanza dei requisiti di bandiera richiesti dalla normativa" di cui al citato Regolamento 3577/2012. In altre parole, come confermato dalla successiva sentenza del TAR Veneto (n. 480/2012), il servizio di crociera in oggetto rientrerebbe nella nozione di cabotaggio marittimo di cui al detto Regolamento e, come tale, soggetto alla riserva di cui all'art. 224 cod. nav. che riserva i servizi di cabotaggio nei termini di cui al Regolamento "agli armatori comunitari che impiegano navi registrate in uno Stato membro dell'Unione Europea e che battono bandiera del medesimo Stato Membro". Pertanto, qualificando tali servizi quali servizi di cabotaggio marittimo ai sensi del Regolamento, si determina l'applicazione ad essi della riserva di armamento

europeo prevista dall'art. 224 cod. nav. e dunque l'esclusione dell'Alpina River Cruises, società di armamento svizzero, dai servizi in questione. Il Consiglio di Stato, investito dell'impugnazione, sottoponeva alla Corte la questione pregiudiziale "se il regolamento 3677/92 debba essere interpretato come applicabile all'attività crocieristica svolta tra porti di uno Stato membro senza imbarco e sbarco in questi porti di passeggeri diversi, in quanto detta attività inizia e termina con l'imbarco e sbarco del medesimo passeggeri e nel medesimo porto dello Stato membro". La soluzione di tale controversia dipendeva dalla questione se la riserva del servizio di cabotaggio fra i porti italiani agli armatori comunitari che impiegano navi registrate in uno Stato membro dell'Unione europea e che battono bandiera del medesimo stato membro prevista dall'art. 224 cod. nav., sia stata legittimamente opposta all'Alpina e alla Nicko Tours rispetto alla crociera effettuata con nave battente bandiera svizzera. Al fine di determinare se una crociera che inizia e termina in uno stesso porto costituisca o meno servizio di cabotaggio, occorre verificare se una tale crociera rientri nei servizi di cabotaggio previsti dal regolamento 3577/92. Secondo le ricorrenti la nozione di

cabotaggio marittimo si applica ai soli servizi che comportino un vero e proprio trasporto via mare. secondo l'Alpina e la Nicko Tours, la crociera da esse organizzata non implicava siffatto trasporto marittimo essendo la crociera effettuata in acque interne ad eccezione del breve transito del mare territoriale tra Chioggia e Porto Levante. Per le ricorrenti, dunque, non sarebbe stata necessaria una risposta alla questione pregiudiziale sollevata dal Consiglio di Stato dal momento che il regolamento 3577/92 verte solo sui trasporti via mare e che, pertanto, esso non trova applicazione



per i trasporti fluviali come quello oggetto del procedimento principale. In conclusione, secondo le ricorrenti, piuttosto che fornire l'interpretazione richiesta dal giudice europeo, si sarebbe dovuto accertare che il regolamento 3577/92 non riguarda in nessun caso crociere il cui itinerario prevede la navigazione in acque non marittime. La Corte Europea, prendendo spunto dalle obiezioni sollevate dalle ricorrenti, ha in effetti sottolineato che il regolamento 3577/92 riguarda solo i servizi di trasporto in uno Stato membro che presentino un carattere marittimo con la conseguenza che il trasporto per via navigabile in uno Stato membri non sarebbe disciplinato dalla normativa sul cabotaggio marittimo qualora sia privo di carattere marittimo. Tuttavia, contrariamente a quanto sostenuto dall'Alpina e dalla Nicko Tours, secondo la Corte di Giustizia Ce non sembra che la crociera oggetto del procedimento presenti un carattere essenzialmente non marittimo. Seguendo il ragionamento della Corte occorre, infatti, partire dalla nozione di "mare" di cui al regolamento 3577/92 che non si limita a quella del mare territoriale ai sensi della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare firmata a Montego Bay il 10 Dicembre 1982, ma che include, altresì, le acque marittime interne. Di conseguenza, anche ove si volesse accedere alla tesi delle ricorrenti e sostenere che l'attraversamento del tratto di mare tra Chioggia e Porto Levante è troppo breve per conferire un carattere marittimo alla crociera, bisognerebbe concludere riconoscendo che, oltre al detto tratto di mare, l'itinerario di crociera di cui al procedimento prevede anche la navigazione della laguna di Venezia e della foce del fiume Po che fanno comunque parte delle acque marittime interne rientrando nella nozione di mare



anzidetta. La crociera organizzata da Alpinia e da NickoTorus, contrariamente a quanto affermato dalle ricorrenti, ha dunque un carattere essenzialmente marittimo. Alla luce di tali considerazioni, per rispondere alla questione sollevata dal Consiglio di Stato, la Corte doveva comunque accertare e verificare se la crociera organizzata dall'Alpinia e dalla Nicko Tours rientrasse tra la nozione di trasporto disciplinato dal regolamento sul cabotaggio marittimo. Poiché infatti il regolamento 3577/92 ha come unico oggetto il cabotaggio marittimo, solo le crociere che corrispondono a tale nozione rientrano nell'ambito di applicazione dello stesso. Anche sotto tale profilo la Corte ha dato risposta affermativa, sostanzialmente confermando la decisione del TAR e della Capitaneria Marittima di Chioggia. Del marzo del 2012. Con la sentenza che qui si commenta, la Corte ha infatti affermato che, ai sensi del regolamento, ogni prestazione di servizio crocieristico fornita contro remunerazione rientra nell'ambito di applicazione dello stesso regolamento. È vero che l'unico elemento che distingue la crociera organizzata dall'Alpinia e dalla Nicko Tours da un servizio di cabotaggio continentale come definito dal Regolamento è la circostanza che il servizio di trasporto non venga effettuato "fra i porti" di un medesimo Stato (cfr. Art. 2 punto 1 lett. a-c) ma che inizi termini nel medesimo porto. Tuttavia, secondo la Corte, l'elenco di cui all'articolo 2 del regolamento non deve essere inteso di carattere tassativo e non può avere l'effetto di escludere dall'ambito di applicazione del cabotaggio marittimo i servizi di trasporto che presentano tutte le caratteristiche essenziali del cabotaggio marittimo. Secondo la Corte occorre, pertanto, rispondere alla questione pregiudiziale sollevata dal Consiglio di Stato dichiarando che un servizio di trasporto consistente in una crociera che inizia e termina con gli stessi passeggeri in uno stesso porto di uno Stato membro in cui essa è effettuata, rientra nella nozione di cabotaggio marittimo ai sensi del regolamento n. 3577/92. Con l'applicazione della disciplina sul cabotaggio marittimo trova quindi legittimazione definitiva per il caso in esame la riserva di armamento di cui all'art. 224 cod. nav. ed il provvedimento di diniego opposto all'Alpinia e alla Nicko Tours rispetto alla crociera effettuata con nave battente bandiera svizzera. Sembra tuttavia che tale decisione della Corte di Giustizia CE si ponga in contrasto con la tendenza dell'Unione Europea volta alla liberalizzazione dei servizi con gli stati terzi consentendo, mediante la conclusione di accordi bilaterali, l'accesso al mercato interno da parte di armatori non europei; ciò limitando, di fatto, la collaborazione dell'unione con i paesi terzi in un'ottica di potenziamento della flotta interna e dei livelli occupazionali locali ed escludendola concorrenza di operatori stranieri.



DAVIDE MCINNES  
Ince&Co.LLP

## Recenti decisioni inglesi di diritto marittimo

La prima metà del 2014 ha visto alcuni casi di diritto marittimo molto interessanti discussi davanti alle Corti Inglesi. Nel caso della Valle di Cordoba, la Corte ha esaminato se un carico rubato da pirati fosse da considerarsi come "lost cargo" o "in-transit loss" in base ad una clausola "in transit loss" ("ITC") in un charterparty a viaggio. In questo caso, i noleggiatori (charterers) chiedevano il risarcimento agli armatori ritenendo che un trasbordo effettuato da pirati illegalmente di 5.300 mts di olio per motori di alta qualità rientrasse nella portata della ITC. La nave veniva finalmente rilasciata dai pirati e il carico rimanente veniva scaricato in base al charterparty. I noleggiatori (charterers) chiedevano un risarcimento agli armatori pari al valore del carico trasportato. Secondo la Corte la ITC determinava solo la quantità di carico da risarcire in base alle franchigie del charterparty (in questo caso, pari allo 0,5%) mentre non specificava il tipo di perdita che si possa ricomprendere nella "in-transit loss". In ogni caso, la Corte ha sostenuto che il trasbordo non fosse coperto dalla clausola ITC, che è incorporata nei charterparties per regolare le discrepanze per le quali gli armatori non sarebbero responsabili. Un trasbordo da parte di pirati non era da considerarsi un sinistro occorso durante il trasporto. La Corte ha, inoltre, ritenuto che, anche se questo non fosse stato il caso, i proprietari avrebbero potuto fare affidamento sulle eccezioni previste dalle Regole Hague-Visby che erano state altresì incorporate nel charterparty. Ciò a significare che la clausola ITC non può essere interpretata in modo tale che gli armatori possano essere ritenuti responsabili verso i noleggiatori (charterers) per qualsiasi perdita superiore alle franchigie previste nella clausola ITC. Si tratta di una decisione importante per gli armatori, in quanto se la Corte avesse ritenuto che la clausola ITC creasse una responsabilità oggettiva per la perdita del carico, gli armatori che incorporano nei contratti le ITC avrebbero probabilmente perso la copertura P&I. Questo perché le usuali regole dei Club affermano che la copertura P&I decada qualora gli armatori stipulino contratti con condizioni più onerose di quelle previste in base alle Regole di Hague-Visby. Nel recente caso della Atlantik Confidence, la Corte d'Appello ha ritenuto che, in linea di principio, è possibile costituire un fondo di limitazione in Gran Bretagna a mezzo di garanzia, compresa una "LOU" emessa da un P&I Club. La decisione di primo grado della High Court era tale che un fondo di limitazione potesse

essere costituito solo a mezzo di un pagamento al Tribunale da effettuarsi in contanti. Il motivo per cui la Corte d'Appello ha sostenuto unanimemente che una garanzia fosse idonea ai fini della costituzione di un fondo limitazione era che la Convention of Liability for Maritime Claims 1976 (così come è stata modificata dal Protocollo del 1996), aveva lo scopo di semplificare il processo attraverso il quale i proprietari potessero limitare la loro responsabilità nei sinistri marittimi. Il testo della Convenzione è tale che la garanzia debba essere "accettabile in base alla legislazione dello Stato Contraente in cui viene costituito il fondo" ("acceptable under the legislation of the State Party where the fund is constituted"). La Corte d'Appello ha unanimemente ritenuto che non fosse in effetti necessario che una garanzia richiamasse espressamente la legislazione inglese purché fossero soddisfatti i requisiti della Convenzione in relazione alla forma. Questi requisiti sono, in primo luogo, che una garanzia sia accettabile solo se non contravenga al diritto inglese (per esempio, lo Statute of Frauds). In tale caso, una LOU dal Club firmata e autorizzata è stata ritenuta accettabile ai fini della legislazione inglese. Il secondo requisito è che la garanzia debba essere considerata adeguata da parte della Corte nazionale. Per questa ragione, la Corte doveva essere certa dallo stato finanziario del garante (qui il P&I Club), della praticità dell'esecuzione e delle condizioni della garanzia stessa. Una LOU da un P&I Club soddisfa tutti questi requisiti. Tale decisione è molto utile per la creazione del fondo di limitazione in Gran Bretagna, in quanto riflette le garanzie commerciali che sono state proposte dagli assicuratori per molti reclami marittimi. La Admiralty Court ha inoltre emesso una decisione interessante nel caso della Astipalaia v Hanjin Shenzhen in relazione ai danni risarcibili a seguito di una collisione. Nel caso la "Astipalaia", una nave VLCC, che aveva subito danni da collisione andava in bacino per riparazioni della durata di 10 giorni, ma veniva obbligata ad aspettare quasi 3 mesi prima che le grandi compagnie petrolifere ritirassero un "technical hold" sulla nave. Nonostante ciò la Astipalaia veniva noleggiata per 60 giorni come chiatte (ossia per un nolo meno vantaggioso rispetto a quello che avrebbe potuto ottenere in caso di approvazione da parte delle grandi compagnie petrolifere). Durante tale noleggio di 60 giorni venivano ritirati i "technical holds". Gli armatori reclamavano la perdita di profitto pari quello che avrebbero guadagnato con un nolo normale fino alla data in cui erano stati ritirati i "technical holds". Gli interessati alla Hanjin Shenzhen (altra nave collidente) sostenevano che il quantum dovrebbe essere basato solo sul danno subito per il tempo che la Astipalaia era rimasta in bacino, anche perché il mercato era drasticamente calato quando la nave aveva lasciato il bacino. La corte emetteva la sua decisione in favore degli armatori della Astipalaia, riconoscendo la perdita di nolo per tutto il periodo in cui questa non aveva ottenuto l'approvazione delle società petrolifere; danno da riconoscersi sulla base del nolo più alto che avrebbe ottenuto. Anche se questa decisione non crea un nuovo principio è una concreta dimostrazione del fatto che le corti tengano in considerazione gli effetti commerciali dell'incapacità di una nave a ritornare all'esercizio normale e non solo l'immediata perdita di nolo. Nel caso di specie il mercato delle VLCC forniva una guida affidabile per determinare i danni ma tale esercizio potrebbe non essere altrettanto facile per altri mercati che presentano caratteristiche diverse o nel caso di navi che possano essere noleggiate in più di un mercato. Infine come menzionato nel precedente articolo l'appello nel caso "DC Merwestone" è fissato nel Luglio 2014. Questo caso riguarda l'utilizzo di mezzi fraudolenti nel formulare un reclamo in base ad un contratto assicurativo marittimo e sarà ovviamente di interesse per tutto il mercato assicurativo.

# I videointerventi

CONVERSAZIONI SULLA DISCIPLINA DEI TRASPORTI

## Il Diritto dei Trasporti in un Mondo che Cambia

presso il Centro di Cultura, Formazione e Attività Forensi in Genova via XII Ottobre, 3

**Mercoledì, 7 maggio 2014**

dalle ore 15.00 alle 18.00

Le Slides

01 Il diritto dei trasporti nel mondo che Cambi...

02 Il diritto dei trasporti nel mondo che Cambi...

03 Il diritto dei trasporti nel mondo che Cambi...

**SUL  
NOSTRO  
SITO  
TROVI  
I VIDEO  
DI  
TUTTI  
GLI  
INTERVENTI**

07 Il diritto dei trasporti nel mondo che Cambi...

04 Il diritto dei trasporti nel mondo che Cambi...

05 Il diritto dei trasporti nel mondo che Cambi...

05 Il diritto dei trasporti nel mondo che Cambi...

Per ricevere informazioni al numero 342.0429...  
...eria di Lex Trasporti  
...fo@lextrasporti.com



avv. Daniela Aresu  
Studio Legale Aresu

## La normativa

### MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

DECRETO 24 APRILE 2014 - DISCIPLINA DELLE MODALITÀ DI APPLICAZIONE A REGIME DEL SISTRI DEL TRASPORTO INTERMODALE NONCHÈ SPECIFICAZIONE DELLE CATEGORIE DI SOGGETTI OBBLIGATI AD ADERIRE, EX ARTICOLO 188-TER, COMMA 1 E 3 DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 152 DEL 2006. (14A03549) (GU Serie Generale n.99 del 30-4-2014). Il decreto contiene alcune novità significative in materia di Sistri. La prima è che i produttori iniziali di rifiuti pericolosi che hanno fino a 10 dipendenti non sono più soggetti al Sistri. L'art.1 ridefinisce infatti l'ambito di applicazione del SISTRI per quanto riguarda i produttori di rifiuti; sono obbligati ad aderire al SISTRI: - enti e imprese produttori iniziali di rifiuti pericolosi derivanti da attività agricole e agroindustriali, di pesca professionale e di acquacoltura, con più di 10 dipendenti, laddove non conferiscano i rifiuti a circuiti organizzati di raccolta. - Enti e imprese, con più di 10 dipendenti, produttori iniziali di rifiuti pericolosi derivanti dalle attività di demolizione e costruzione, da lavorazioni industriali, da lavorazioni artigianali, da attività commerciali, da attività di servizio e da attività sanitarie. - Enti ed imprese produttori iniziali di rifiuti speciali pericolosi e che svolgono attività di stoccaggio (ovvero operazioni di deposito preliminare di rifiuti di cui al punto D15 e operazioni di messa in riserva di rifiuti di cui al punto R13). - Enti che raccolgono, trasportano, recuperano e smaltiscono rifiuti urbani nella Regione Campania. Per i non obbligati o per chi non aderisce volontariamente, restano fermi gli adempimenti relativi a registri di carico e scarico e formulari. L'articolo 2 disciplina, anche ai fini dell'operatività SISTRI, il deposito temporaneo che non necessita di autorizzazione: lo stoccaggio di rifiuti nell'ambito di attività intermodale di carico e scarico, di trasbordo, di sosta tecnica all'interno di porti, scali ferroviari, interporti, terminal e scali merci, stabilendo che il soggetto al quale sono affidati i rifiuti in attesa della successiva presa in carico svolge attività di deposito preliminare a condizione che la durata non superi i 30 giorni. Vengono inoltre disciplinati i casi in cui la presa in carico da parte dei soggetti che effettuano il trasporto non avvenga nei limiti fissati. L'articolo 4 stabilisce che i soggetti tenuti ad aderire al Sistri sono tenuti al versamento del contributo annuale entro il 30 giugno 2014, comunicando gli estremi di pagamento attraverso l'area "gestione aziende" del portale SISTRI. L'articolo 5 disciplina l'operatività del SISTRI con riguardo ai rifiuti urbani nella regione Campania.

Infine viene stabilito che tutte le comunicazioni verso SISTRI (iscrizione, modifiche, pagamenti, richieste di conguaglio ed anche risoluzione di criticità) vengono gestite tramite i canali di

contatto telematico disponibili sul sito [www.sistri.it](http://www.sistri.it).

### MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 7 APRILE 2014 - Procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi (Transshipment) delle merci pericolose. (Decreto n. 303/2014). (14A03389)(GU Serie Generale n.104 del 7-5-2014). La normativa in parola consente di dirimere le numerose difficoltà interpretative sorte durante la vigenza del D.M.n.1105 del 2005 e 278/2006, entrambi ora abrogati.

Il Dpr 134/2005, che introduce nel nostro ordinamento il cd. IMDG Code, all'art.3 così recita: 1) *Il trasporto di merci pericolose deve essere effettuato in conformità alle prescrizioni del codice IMDG.* 2) *Per la navigazione nazionale, l'Amministrazione può adottare misure che consentano l'equivalenza alle prescrizioni del codice IMDG, purchè tali equivalenze siano efficaci quanto le suddette prescrizioni e garantiscano lo stesso livello di sicurezza.*

In sintesi, si prevede l'applicazione dell'IMDG Code anche in campo nazionale, ma la normativa lascia spazio a delle facilitazioni che, conformemente alla norma, venivano dapprima introdotte con il D.M. 18/11/2005 n.1105, recante norme integrative per il trasporto di merci pericolose su navi mercantili in viaggi nazionali. **L'art.4 di tale decreto disponeva che a bordo di navi traghetto da carico e da passeggeri è consentito il trasporto di veicoli stradali autopropulsi o rimorchiabili.....nonchè di contenitori e colli rispondenti alle norme ADR purchè sia fornita al Comandante della nave copia delle istruzioni scritte per il conducente del veicolo stradale di cui alla sezione 5.4.3 ADR.**

Il che significava che, nell'ipotesi di percorso misto strada-traghetto, il veicolo stradale che trasportava merci pericolose poteva seguire il regolamento stradale ADR con le condizioni prescritte (copia delle istruzioni scritte ADR al comandante della nave). Il decreto n.1105 è stato abrogato e sostituito dal Decreto in oggetto. Ecco in sintesi le principali novità. Fermo restando che possono essere trasportate per via marittima soltanto quelle merci pericolose elencate nel codice IMDG o quelle espressamente autorizzate, il nuovo decreto prevede la possibilità di imbarcare merci pericolose su navi traghetto in "parziale" regime ADR/RID. Sempre nell'ambito del trasporto su navi traghetto, per le merci pericolose imballate in quantità limitata e/o in quantità esenti non occorre l'autorizzazione all'imbarco ed al trasporto; è richiesta soltanto una comunicazione scritta all'autorità marittima del porto d'imbarco, in cui si afferma che il trasporto ha le caratteristiche sopra indicate ed è conforme alle esenzioni dei capitoli 3.4 e 3.5 dell'A.D.R e del RID. Il punto 5.1 del decreto conferma la prescrizione per effetto della quale i veicoli stradali devono essere in possesso di un documento attestante la rispondenza al punto 5 della risoluzione IMO A.581(14), rilasciato dall'Amministrazione del paese di immatricolazione o da organismi autorizzati dalla stessa oppure, ed è questa la novità introdotta dal decreto, dal costruttore del veicolo, in merito al rizzaggio dei veicoli sulla nave. Nel trasporto di merci pericolose in cisterna, al soggetto che

richiede l'autorizzazione va consegnata soltanto la copia del certificato di visita, iniziale o periodica, mentre il certificato di approvazione (in cui si evince l'elenco dei prodotti trasportabili) è richiesto solo per le cisterne che trasportano gas, in linea con quanto prescrive il codice IMDG. Inoltre, allo spedizioniere o al raccomandario marittimo è fatto obbligo di fornire, al comandante della nave, anche i numeri di chiamata di emergenza dello speditore.

Nel trasporto occasionale di materiale radioattivo (Classe 7), in cui non è previsto il decreto di autorizzazione rilasciato al vettore, alla richiesta di autorizzazione andrà allegata la comunicazione effettuata al Prefetto ad alla ASL delle province dove ha inizio e termine il trasporto stesso.

Per quanto concerne la spedizione di rifiuti pericolosi, la documentazione per la tracciabilità dei rifiuti è rappresentata dalla scheda SISTRI e, fino al 31.12.2014 – salvo ulteriori proroghe, dal formulario di identificazione che, quindi, vanno allegati entrambi all'istanza di imbarco e sbarco.

### DECRETO LEGISLATIVO 17 APRILE 2014, N. 70

DISCIPLINA SANZIONATORIA PER LE VIOLAZIONI DELLE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1371/2007, RELATIVO AI DIRITTI E AGLI OBBLIGHI DEI PASSEGGERI NEL TRASPORTO FERROVIARIO. (14G00081) (GU Serie Generale n.103 del 6-5-2014) **Entrata in vigore del provvedimento: 21/05/2014**

### MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 20 SETTEMBRE 2013 - DISPOSIZIONI IN MATERIA DI CORSI DI QUALIFICAZIONE INIZIALE E FORMAZIONE PERIODICA PER IL CONSEGUIMENTO DELLA CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE, DELLE RELATIVE PROCEDURE D'ESAME E DI SOGGETTI EROGATORI DEI CORSI. (14A03779) (GU Serie Generale n.115 del 20-5-2014)

### DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 11 FEBBRAIO 2014, N. 72 - REGOLAMENTO DI ORGANIZZAZIONE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, AI SENSI DELL'ARTICOLO 2 DEL DECRETO-LEGGE 6 LUGLIO 2012, N. 95, CONVERTITO, CON MODIFICAZIONI, DALLA LEGGE 7 AGOSTO 2012, N. 135. (14G00084) (GU Serie Generale n.105 del 8-5-2014) **Entrata in vigore del provvedimento: 23/05/2014**

- Cambia l'organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che sarà articolato in due Dipartimenti, per le Infrastrutture e per i Trasporti, e in sedici Direzioni Generali. Il Decreto prevede anche organi decentrati: sette Provveditorati interregionali che seguono le Opere Pubbliche e che dipendono dal Dipartimento per le Infrastrutture e quattro Direzioni territoriali, che dipendono dal Dipartimento dei Trasporti. Sono incardinati nell'assetto organizzativo del Ministero il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e il Corpo delle capitanerie di Porto, nonché il Comitato Centrale dell'Albo Nazionale degli autotrasportatori. L'art.3 del Dpcm istituisce la conferenza permanente del Ministero che svolge funzioni di coordinamento generale sulle questioni interdipartimentali o comuni all'attività dei Dipartimenti. E' formata dal capo di Gabinetto, dai Capi dei Dipartimenti, dal Direttore Generale del Personale e degli affari generali, dal Direttore generale per i sistemi informativi e statistici e dal direttore generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali.



dr. Gambattista Poggi

Studio Poggi &amp; Associati

## Abuso del diritto comunitario in materia di diritti doganali

Mediante ordinanza n. 5808 del 13 marzo 2014, visto l'art. 267 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea e l'art. 295 c.p.c., la Corte di Cassazione, Sezione Tributaria, ha rimesso alla Corte di Giustizia dell'Unione europea la questione pregiudiziale concernente l'interpretazione del diritto comunitario in relazione alle contestazioni sollevate dalla ricorrente aventi ad oggetto la violazione e falsa applicazione: i) del regolamento 1047/2001, 565/2002, degli artt. 1344 e 1414 c.c., in relazione all'art. 360 c.p.c., comma 1 n. 5; ii) del divieto di pratiche abusive e del diritto del soggetto passivo di scegliere la forma di conduzione degli affari che gli permette di limitare la propria contribuzione fiscale in relazione all'art. 360 c.p.c., comma 1, n. 3; iii) degli artt. 2697, 2727 e 2729 c.c., in relazione all'art. 360 c.p.c., comma 1, n. 3; la ricorrente contestava altresì l'omessa motivazione su fatti controversi nonché la violazione e falsa applicazione dell'art. 112 c.p.c., in relazione all'art. 360 c.p.c., comma 1, n. 4. Per migliore comprensione, si rammenta che il citato Regolamento (CE) n. 1047/2001 della Commissione istituisce il regime di titoli d'importazione e di certificati d'origine e fissa le modalità di gestione dei contingenti tariffari per l'aglio importato dai paesi terzi, mentre il Regolamento (CE) n. 565/2002 della Commissione, del 2 aprile 2002, fissa le modalità di gestione dei contingenti tariffari e istituisce il regime di certificati d'origine per l'aglio importato dai paesi terzi. L'ordinanza trae origine, da un contenzioso tra la società Alfa e l'Agenzia delle Dogane di Livorno (Agenzia) a seguito di notifica di avviso di rettifica di accertamento relativo all'acquisto di alcune partite di aglio originario dell'Argentina da altra società Beta. Nel caso di specie, veniva contestata alla società Alfa, attiva nel settore import-export di prodotti ortofruttilicoli, l'illecita evasione dei diritti doganali ed iva attraverso un meccanismo fraudolento in cui altra società Delta agiva come società di comodo. L'operazione, che secondo l'Agenzia avrebbe assunto il connotato della frode, era consistita nei seguenti passaggi: la società importatrice Delta, in qualità di operatore comunitario attivo nel settore dell'importazione ed esportazione di prodotti ortofruttilicoli, aveva acquistato con dazio agevolato partite di aglio allo stato estero, ovvero merce in transito negli spazi doganali, dalla società Gamma. Delta aveva provveduto a vendere il prodotto alla società Beta che, a sua volta, era stata dalla stessa rivenduto alla ricorrente Alfa. La società Alfa non riusciva a fornire alcuna valida ragione economica ulteriore rispetto al conseguimento di un risparmio d'imposta. Il prezzo di acquisto pagato da Alfa avrebbe tenuto conto del trattamento

daziario ridotto derivante dai certificati abilitativi che davano diritto all'agevolazione tariffaria in possesso della sola società Delta, considerata dall'Agenzia società importatrice di comodo, permettendo quindi alla società importatrice Alfa, di ottenere indebite agevolazioni tariffarie. Alfa rivolgendosi alla società importatrice di comodo Delta in possesso dei requisiti per ottenere titoli di importazione a dazio agevolato, nell'ambito del contingente tariffario GATT, pur non essendo titolare dei titoli che le avrebbero consentito l'importazione a prezzi di favore nell'ambito del contingente tariffario, risultava quindi aver acquistato prodotti senza il pagamento del dazio specifico, per quantità superiori a quelle spettanti in base al titolo d'importazione. La Commissione tributaria provinciale di Livorno con sentenza 152/6/06 depositata in data 15/11/2006, accoglieva il

maggio 2001 (terzo Considerando "misure per limitare, per quanto possibile, la presentazione di domande di titoli A a fini speculativi, non connesse ad un'effettiva attività commerciale nel mercato degli ortofruttilicoli", quinto Considerando e art. 5), oltre al Regolamento Commissione Europea 2988/95, art. 4, n. 3: "Gli atti per i quali si stabilisce che hanno per scopo il conseguimento di un vantaggio contrario agli obiettivi del diritto comunitario applicabile alla fattispecie, creando artificialmente le condizioni necessarie per ottenere detto vantaggio, comportano a seconda dei casi il mancato conseguimento oppure la revoca del vantaggio stesso". Secondo la Corte di Cassazione, potendo anche nel campo del diritto doganale l'operatore trarre benefici da operazioni a carattere elusivo intraprese allo scopo sostanziale di procurarsi agevolazioni, la fattispecie dell'abuso del diritto è



ricorso, mentre, su ricorso in appello proposto dall'Agenzia, la Commissione tributaria regionale della Toscana con sentenza 46/10/10 depositata in data 7/9/2010 aveva riformato la decisione di primo grado. Avverso la sentenza della Commissione Tributaria regionale la società Alfa ha proposto ricorso per Cassazione per i motivi di contestazione sopra indicati la cui interpretazione costituisce oggetto di ordinanza e remissione alla Corte di Giustizia dell'Unione europea. Tra i motivi dell'ordinanza la Corte richiama la normativa nazionale, in particolare l'art. 1344 c.c., in materia di contratti stipulati in frode alla legge nonché il D.P.R. 29 settembre 1973, n. 600, art. 37 bis, comma 1, secondo cui non sono opponibili all'Amministrazione Finanziaria "gli atti, i fatti ed i negozi, anche collegati tra loro, privi di valide ragioni economiche diretti ad aggirare obblighi o divieti previsti dall'ordinamento tributario e ad ottenere riduzioni di imposte o rimborsi, altrimenti indebiti", nonché tra le disposizioni di diritto dell'unione europea lo stesso Regolamento Commissione Europea CE 1047/2001 del 30

pienamente applicabile così come si rende possibile il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia, dovendo il giudice stabilire se il comportamento della società ricorrente costituisca o meno atto elusivo posto in violazione delle disposizioni dei sopra menzionati regolamenti comunitari. Secondo la ricorrente sarebbe risultato sufficiente ad escludere la condotta fraudolenta il fatto che nell'importazione non sono stati acquistati e trasferiti titoli o diritti derivanti dai titoli di importazione a dazio agevolato per aggirare i limiti del contingente GATT in quanto la merce acquistata risultava già introdotta nel territorio nazionale, sdoganata da società in possesso dei predetti titoli di importazione e successivamente ceduta alla ricorrente dietro compenso seppure ad un importo inferiore a quello del dazio specifico, ovvero inferiore al costo che l'importatore avrebbe pagato se avesse importato la merce al di fuori del contingente. L'Agenzia contesta alla società importatrice ricorrente la frode doganale tesa ad aggirare il meccanismo di tutela del mercato interno

predisposto dalla Comunità Europea, attraverso l'imposizione di dazi differenziati per quantità di merce importata ed il contingentamento delle importazioni mediante utilizzo della quota parte assegnata ad altri importatori. Secondo l'Agenzia delle Dogane, la ricorrente non è riuscita a spiegare quale sia stato il vantaggio, oltre a quello fiscale, del pagamento dei dazi agevolati per il quale abbia fatto ricorso ad altri soggetti per importare la merce che poi riacquistava attraverso società di comodo, con l'effetto della sostanziale cessione sostanziale dei diritti portati dal titolo di importazione a dazi agevolati ad esse intestato, né ritiene che l'applicazione della normativa comunitaria possa estendersi fino a ricomprendere operazioni realizzate al solo scopo di beneficiare abusivamente dei vantaggi previsti dal diritto comunitario senza alcuna valida ragione economica (Corte di Giustizia, sentenza 14 dicembre 2000 C-110/99 Emsland-Starke, sentenza 21 febbraio 2006 C-255/02 Halifax). La Corte di Cassazione rimette quindi alla Corte di Giustizia la questione di interpretazione delle norme comunitarie sopra menzionate, anche alla luce di interpretazioni difformi nella giurisprudenza della Corte medesima (sez. 5 nr. 24938 del 6/11/2013), tenuto conto del principio secondo cui il giudice nazionale ha l'obbligo di adottare, quella maggiormente aderente al diritto comunitario. Il sopra citato regolamento CE, AURATOM, n.2988/95 del Consiglio del 18 dicembre 1995, contiene una nozione di "irregolarità" molto ampia perché include "qualsiasi violazione di una disposizione del diritto comunitario derivante da un'azione o un'omissione di un operatore economico che abbia o possa avere come conseguenza un pregiudizio al bilancio generale delle Comunità o ai bilanci da queste gestite, attraverso la diminuzione o la soppressione di entrate provenienti da risorse proprie percepite direttamente per conto delle Comunità, ovvero una spesa indebita" (articolo 1, § 2). Tale nozione viene poi completata dal citato articolo 4, che prevede il disconoscimento oppure la revoca dei vantaggi derivante da atti contrari agli obiettivi del diritto comunitario ovvero mediante i quali sono state create artificialmente le condizioni necessarie per ottenerli. Si richiama a questo proposito anche il caso Halifax (Corte di Giustizia UE, causa C-255/02 del 21.02.06, Halifax), nel quale la Corte di Giustizia ha affermato che la Sesta Direttiva n.77/388/ CEE del 17 maggio 1977, "dev'essere interpretata come contraria al diritto del soggetto passivo di detrarre l'Iva assolta a monte allorché le operazioni che fondano tale diritto integrano un comportamento abusivo", ancorché "il soggetto passivo (abbia) il diritto di scegliere la forma di conduzione degli affari che gli permette di limitare la sua contribuzione fiscale". Affinché possa parlarsi di "comportamento abusivo", "le operazioni controverse devono, nonostante l'applicazione formale delle condizioni previste dalle pertinenti disposizioni della Sesta Direttiva e della legislazione nazionale che la traspone, procurare un vantaggio fiscale la cui concessione sarebbe contraria all'obiettivo perseguito da queste stesse disposizioni. Non solo. Deve altresì risultare da un insieme di elementi oggettivi che lo scopo delle operazioni controverse è essenzialmente l'ottenimento di un vantaggio fiscale...il divieto di comportamenti abusivi non vale più ove

le operazioni di cui trattasi possano spiegarsi altrimenti che con il mero conseguimento di vantaggi fiscali" (§ 74, 75). Secondo la Corte di Giustizia la diretta conseguenza è che le operazioni implicate nel comportamento abusivo, devono essere ridefinite in maniera da ristabilire la situazione che si sarebbe creata in loro assenza (§ 94). Nel caso Cadbury Schweppes (Corte di Giustizia UE, causa C-196/04 del 12.09.06), la Corte di Giustizia ha giudicato contraria alla libertà di stabilimento la normativa nazionale che include, nella base imponibile della società residente in uno Stato membro, gli utili realizzati dalla società estera controllata stabilita in un altro Stato membro, allorché tali utili siano ivi soggetti ad un livello impositivo inferiore a quello applicabile nel primo Stato, "a meno che tale inclusione non riguardi costruzioni di puro artificio destinate ad eludere l'imposta nazionale normalmente dovuta". Nessun abuso è configurabile laddove risulti da elementi oggettivi e verificabili che, pur in presenza di motivazioni di natura fiscale, la società estera controllata eserciti effettivamente un'attività economica nello Stato di stabilimento.

La Corte di Giustizia ha successivamente in più occasioni ulteriormente riconosciuto e "rafforzato" il divieto di abuso del diritto, quale principio comunitario, il cui rispetto non può trovare ostacolo nel principio giuridico della cosa giudicata esterna, allorché quest'ultimo sia interpretato in modo da non permettere un'applicazione effettiva del divieto di abuso del diritto. La problematica deve essere, quindi, ricondotta al dovere degli Stati membri di eliminare sempre le conseguenze illecite di una violazione del diritto comunitario. Il fondamento di tale obbligo è individuabile all'art. 10 del Trattato CE che impone l'obbligo ai singoli Stati membri di adottare tutte le misure, idonee ad assicurare l'esecuzione degli obblighi derivanti dal diritto comunitario e l'applicazione del principio di effettività e del principio di equivalenza che regola i rapporti tra il diritto comunitario e i singoli ordinamenti giuridici. La stessa Corte di Giustizia ha, inoltre, più volte ribadito l'importanza del principio dell'autorità di cosa giudicata nell'ordinamento giuridico comunitario e negli ordinamenti giuridici nazionali. Detto principio tende a garantire la stabilità del diritto e dei rapporti giuridici, essendo importante che le decisioni giurisdizionali divenute definitive dopo l'esaurimento delle vie di ricorso disponibili o dopo la scadenza dei termini previsti per questi ricorsi non possano più essere rimesse in discussione. Alla luce delle molteplici sentenze comunitarie in materia di abuso di diritto, incluse quelle sopra richiamate, si ritiene che l'esito del contenzioso rimesso con la predetta ordinanza n.5808 del 13 marzo 2014 dinanzi alla Corte di Giustizia, potrebbe probabilmente non risultare favorevole alla società Alfa a seguito della prevedibile attuazione del cosiddetto "abuse test", che, come già avvenuto in altri giudizi, verrà affidato dalla Corte medesima al giudice nazionale e mediante il quale il giudizio del rinvio avrà il compito di verificare la sussistenza degli elementi costitutivi dell'abuso del diritto europeo. Con ogni probabilità la Corte di Cassazione, valorizzando gli elementi in punto di fatto sopra menzionati, qualificherà la condotta della società contribuente quale abuso del diritto europeo, come in analoga controversia nella quale erano

coinvolti gli stessi soggetti (Cassazione n.24938/13). La Corte di Cassazione ha già avuto, quindi, modo di affermare che ancorché fosse apparentemente corretta ciascuna fase negoziale, nella sostanza economico-sociale la complessiva operazione era rivolta a procurare benefici la cui concessione risultava contraria all'obiettivo perseguito dalla normativa comunitaria, essendo la complessità delle operazioni commerciali in realtà preordinate non ad una cessione legittima ma ad una illegittima cessione di licenze, implicante l'illegittima negoziabilità dei titoli di importazione tra categorie non omogenee, che veniva ad alterare le quote di mercato prefissate.

#### Principali scadenze fiscali per le imprese dal 16 giugno al 15 luglio 2014

**16-06-14** Contribuenti Iva mensili: liquidazione e versamento dell'Iva relativa al mese precedente. Contribuenti Iva trimestrali: liquidazione e versamento dell'Iva relativa al primo trimestre 2014.

**16-06-14** 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 16 maggio 2014.

**16-06-14** Versamento saldo IRPEF, IRES ed IRAP relativo all'anno d'imposta 2013 e primo acconto relativo all'anno d'imposta 2014.

**16-06-14** 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.

**25-06-14** 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.

**30-06-14** 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.

## INDICE

<b>avv. Daniela Aresu</b> <i>Studio Legale Aresu</i>	La normativa
<b>avv. Guglielmo Camera</b> <i>Studio Legale Camera Vernetti</i>	Le “warranty”
<b>Avv. Simona Coppola</b> <i>Studio Legale Garbarino Vergani</i>	SOLIMARE: Fondo di solidarietà bilaterale per il settore marittimo
<b>avv. Daniela D’Alauro</b> <i>Studio Legale Turci</i>	I recenti sviluppi in materia di lotta alla contraffazione
<b>avv. Francesca D’Orsi</b> <i>Studio Legale D’Orsi</i>	Il bagaglio a mano: l’odissea del viaggiatore moderno
<b>Avv. Andrea Facco</b> <i>Studio Legale Ghelardi</i>	Il contratto di Handling
<b>avv. Serena Giovidelli</b> <i>Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis</i>	Il lavoro in età pensionabile
<b>avv. Massimiliano Grimaldi</b> <i>Grimaldi Studio Legale</i>	La declaratoria di decadenza dalla licenza di concessione demaniale è legittima solo se ricorre il requisito della particolare gravità della violazione
<b>DAVIDE MCINNES</b> <i>Ince&amp;Co.LLP</i>	Recenti decisioni inglesi di diritto marittimo
<b>avv. Margherita Pace</b> <i>Studio Legale TDP</i>	Diritti ed Obblighi del Passeggero nel trasporto ferroviario
<b>avv. Claudio Perrella</b> <i>Studio Legale LS LexJusSinacta</i>	L’arbitrato nella vendita internazionale di <i>soft commodities</i> : termini e cautele per l’operatore italiano
<b>avv. Fabio Pieroni</b> <i>Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.</i>	Il caso Theresa Libra / MSC Pamela
<b>dr. Gambattista Poggi</b> <i>Studio Poggi &amp; Associati</i>	Abuso del diritto comunitario in materia di diritti doganali
<b>avv. Barbara Pozzolo</b> <i>Studio Legale Pozzolo</i>	Mediazione: sanzionata ai sensi dell’art.96 C.p.c. la condotta dilatoria e ingiustificata della parte che non partecipa alla mediazione
<b>avv. Giancarlo Soave</b> <i>Studio Legale Soave</i>	La rappresentanza del Raccomandatario marittimo
<b>Avv. Chiara Raggi</b> <i>Studio Legale Mordiglia</i>	Può una crociera fluviale rientrare nella disciplina del cabotaggio marittimo?
<b>avv. Andrea Tracci</b> <i>Studio Legale TDP</i>	I COSTI MINIMI: A breve la sentenza della Corte di Giustizia
<b>avv. Cecilia Vernetti</b> <i>Studio Legale Camera Vernetti</i>	Giurisprudenza: alcune massime in tema di trasporto marittimo e terrestre