

# Lex Trasporti



Direttore Responsabile ed Editore: Luca Florenzano Vicedirettrice: Cecilia Vernetti Comitato di direzione: Giorgio Berlingieri e Luca Florenzano 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, Francesco Siccardi, Leopoldo Tullio, Marco Turci, Enrico Vergani. Comitato di redazione: Daniela Aresu, Serena Gioviedelli, Guglielmo Camera, Simona Coppola, Daniela D'Alauro, Francesca D'Orsi, Massimiliano Grimaldi, Andrea Facco, Anna Masutti, Margherita Pace, Claudio Perrella, Fabio Pieroni, Barbara Pozzolo, Chiara Raggi, Giancarlo Soave, Andrea Tracci.

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



ISSN 2284-4827



avv. Margherita Pace  
Studio Legale TDP

## Il trasporto Ferroviario e l'inquinamento acustico

Sentenza T.A.R. Piemonte, 10 gennaio 2014 n. 50 e  
Sentenza T.A.R. Lombardia, 27 marzo 2014, n. 818.

Il principale problema ambientale che affligge il trasporto ferroviario è l'inquinamento acustico. L'Europa ha ben presente questo problema, tanto che se da una parte sostiene fattivamente lo sviluppo del trasporto su rotaia, dall'altro si preoccupa di contenere e controllare il problema dell'impatto sonoro che lo stesso ha sulle persone. E' nata così, proprio da questa esigenza, la direttiva END (2002/49/CE) che impone la realizzazione di mappe del rumore e piani d'azione per importanti tratte ferroviarie europee. Questa normativa mira a contenere e ridurre al minimo il rumore nelle zone edificate dove vive l'uomo, nei parchi cittadini e in altre zone silenziose degli agglomerati, nelle campagne, nei pressi delle scuole, degli ospedali e di altri edifici e zone particolarmente sensibili al rumore. Lo strumento principale individuato dalla norma per realizzare tale fine è stata la ideazione della "mappa acustica strategica" che permette la determinazione globale dell'esposizione al rumore di una zona ove si rintracciano varie sorgenti di rumore e la definizione di previsioni generali e linee guida da adottare per la gestione di quei luoghi. I contenuti delle mappe strategiche sono stabiliti dall'allegato IV della direttiva END che demanda agli Stati membri la compilazione delle stesse e la pubblicità dei risultati. La U.I.C. *Union Internationale des chemins de fer*, presieduta oggi da Mario Moretti, ha provveduto nel 2006, a stilare una ricerca sullo stato dell'arte del risanamento acustico del trasporto merci su ferrovia. In tale elaborato vengono individuati quali fattori di rischio per l'inquinamento acustico ferroviario la lunga durata in servizio dei carri, la rugosità di ruote e rotaie e la non sostituzione dei freni a ceppo o ghisa con soole in materiale composito. Viene però indicata quale ragione ostativa alla manutenzione in tal senso dei carri ferroviari, l'eccessivo costo delle operazioni necessarie allo

scopo e la carenza di finanziamenti per gli operatori. Questi ultimi, infatti, già alle prese con la forte concorrenza del settore - incentivata dalla normativa europea - non possono realisticamente, secondo la relazione UIC, provvedere allo stanziamento delle ingenti somme necessarie all'adeguamento in tal senso del materiale rotabile. Nell'elaborato in esame è comunque considerato obiettivo imprescindibile la riduzione dell'inquinamento acustico ferroviario poiché necessario per l'operatività stessa del trasporto su ferrovia. *'Sulle attuali linee ferroviarie'* osserva la *Union Internationale des chemins de fer* *'il traffico di merci è la fonte primaria di rumore. Per ottenere un sistema di trasporto sostenibile è dunque necessario che le ferrovie riducano il livello di rumorosità come effetto ambientale principale, pena un grave danno all'immagine positiva della ferrovia. I problemi correlati al rumore potrebbero inoltre impedire l'aumento del traffico su rotaia, fattore questo che andrebbe a sua volta ad ostacolare la politica europea in materia di rumore, incentrata sull'incremento della quota di mercato delle ferrovie'*. La relazione sul risanamento acustico ha anche esaminato la situazione dei vari paesi europei e, per quanto riguarda l'Italia, ha definito la legislazione nazionale in materia come strutturata in modo troppo complesso. Accanto alla legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447/1995 ruotano, infatti, varie *'ordinanze satellite'* che complicano inutilmente la materia. Nella relazione della UIC del 2006 veniva quindi richiesto alle ferrovie italiane almeno l'impiego del 7% del budget per la manutenzione e lo sviluppo delle infrastrutture per attivare provvedimenti antirumore. Recentemente l'Unione Europea è tornata sul tema con la direttiva 2014/38/UE del 10 marzo 2014 che ha modificato l'allegato III, in materia di inquinamento acustico, della direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 giugno 2008 sulla interoperabilità del sistema ferroviario comunitario. Il nuovo atto legislativo ha anche recepito le decisioni della Corte Europea n.2008/232/CE del 21 febbraio 2008 e la decisione 2011/229/UE del 4 aprile 2011 che fissavano i livelli massimi di rumorosità del materiale rotabile ad alta e normale velocità, stabilendo che il rumore emesso debba essere contenuto e tollerabile sia *"nelle aree in prossimità dell'infrastruttura ferroviaria"* che *"nella cabina del macchinista"*. L'articolo 2 della direttiva fissa il termine al 1 gennaio 2015 entro cui gli Stati membri, destinatari (art. 4), dovranno adottare le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative per conformarsi alle

disposizioni in essa contenute. In tema di adeguamento e controllo dell'inquinamento ferroviario in Italia e, in particolare, di competenza in materia, si sono di recente avute pronunce dei TAR regionali. Con la prima pronuncia (n. 50 del 10 gennaio 2014) il TAR Piemonte ha esaminato il ricorso promosso da R.F.I. contro il sindaco di un comune piemontese il quale con ordinanza aveva imposto di dare riscontro alla amministrazione comunale delle misure di mitigazione che RFI intendeva attuare sul territorio per evitare i rischi da rumore ferroviario e il potenziale impatto sulla salute dei cittadini *nonché di tutti gli atti precedenti, successivi, o comunque connessi, anche non conosciuti dalla ricorrente, ivi incluse la relazione tecnica di Arpa Piemonte*. Nella stessa ordinanza veniva altresì imposto di adeguare la situazione in essere con l'adozione di tutte le misure necessarie a far fronte al problema in essere. Il provvedimento era stato adottato ai sensi degli artt. 50 e 54 del D. Lgs. 267/2000 sulla scorta di un parere reso dall'ARPA Piemonte Sezione Epidemiologia e Salute Ambientale, nel quale venivano descritti gli effetti negativi per la salute derivanti dal disturbo del sonno fisiologico nella popolazione e le soglie di rumore, con la precisazione, in particolare, che *"i livelli di rumore notturno misurato, nei vari siti di misura, collocano la situazione dei Comuni di Domodossola e Crevoladossola nelle fasce con maggior impatto sulla salute, con percentuali di popolazione interessata dagli effetti sanitari collocabile tra il 20% e il 30%", e con la rilevazione di "valori...inaccettabili" dal punto di vista epidemiologico*". Sul punto la pronuncia in esame ha annullato l'ordinanza sindacale e ha statuito che *"l'art. 9, comma 1, della L. 26 ottobre 1995 n. 447 ("Legge quadro sull'inquinamento acustico") prevede che "Qualora sia richiesto da eccezionali ed urgenti necessità di tutela della salute pubblica o dell'ambiente il sindaco, il presidente della provincia, il presidente della giunta regionale dall'articolo 8 della L. 3 marzo 1987, n. 59, il prefetto, il Ministro dell'ambiente, secondo quanto previsto, e il Presidente del Consiglio dei ministri, nell'ambito delle rispettive competenze, con provvedimento motivato, possono ordinare il ricorso temporaneo a speciali forme di contenimento o di abbattimento delle emissioni sonore, inclusa l'inibitoria parziale o totale di determinate attività. La stessa norma precisa, peraltro, che "Nel caso di servizi pubblici essenziali, tale facoltà è riservata esclusivamente al Presidente del Consiglio dei ministri". In forza di quest'ultima disposizione, è consolidato in giurisprudenza l'orientamento secondo cui i*

provvedimenti concernenti speciali forme di contenimento e di abbattimento delle emissioni sonore, inclusa l'inibitoria parziale o totale di determinate attività, in materia di servizi pubblici essenziali, sono riservati esclusivamente al Presidente del Consiglio dei Ministri, e ciò all'evidente scopo di uniformare l'azione amministrativa alle enucleate peculiari fattispecie ove incidenti su servizi pubblici essenziali (TAR L'Aquila, sez. I, 10 gennaio 2013, n. 8; TAR Perugia, sez. I, 22 dicembre 2011, n. 411 e 11 novembre 2008 n. 722; TAR Firenze sez. II, 15 marzo 2002, n. 494; Consiglio di Stato, sez. V, 9 febbraio 2001, n. 580). In tali ipotesi, venendo in rilievo concorrenti interessi di rilievo pubblicistico inerenti a servizi pubblici essenziali, la sede di composizione del conflitto non può essere individuata nel livello territoriale comunale, neppure ai fini dell'emanazione di provvedimenti contingibili e urgenti, ma si sposta inevitabilmente ad un livello più elevato **Il trasporto ferroviario è qualificato come "servizio pubblico essenziale" dall'art. 1 comma 2, lett. b), L. 12 giugno 1990 n. 146. Ne consegue che in tale specifica materia, eventuali provvedimenti contingibili e urgenti concernenti il contenimento e l'abbattimento delle emissioni sonore derivanti dal trasporto ferroviario sono di competenza del Presidente del Consiglio, e non del Sindaco. Ne consegue ulteriormente che l'atto impugnato, nell'ordinare alla società ricorrente di porre in essere misure urgenti di mitigazione del rumore ferroviario, è palesemente viziato da incompetenza e da difetto di attribuzione, essendo stato adottato dal Sindaco invece che dal Presidente del Consiglio dei Ministri. Le stesse misure di mitigazione indicate in via esemplificativa dal Sindaco nella nota difensiva prodotta in giudizio ("diminuire la velocità all'entrata e all'uscita delle stazioni, ovvero in presenza di nuclei urbani, soprattutto in orario notturno...") rendono ancora più evidente l'incidenza di tali misure sulle modalità di gestione del servizio pubblico di trasporto, con effetti interferenziali non riducibili al solo territorio comunale ma estensibili all'intera rete di trasporto nazionale: da cui la necessità, avvertita dal legislatore, di attribuire ogni potere in merito ad una Autorità sovraordinata e centrale".** Con la seconda pronuncia (sentenza 27 marzo 2014, n. 818) il TAR Lombardia ha parimenti annullato l'ordinanza del Sindaco di un Comune del milanese che aveva imposto a RFI di presentare entro trenta giorni un piano di bonifica acustica per uno scalo ferroviario, comprendente tutti gli accorgimenti tecnici più idonei e necessari, in modo da rientrare nei valori limite di legge relativi alle emissioni fonometriche generate durante le attività di movimentazione container svolte. Anche i giudici lombardi hanno ritenuto non di competenza del sindaco l'ordinanza oggetto della impugnazione e hanno altresì osservato 'La materia delle emissioni acustiche prodotte nello svolgimento di servizi pubblici essenziali, ed in particolare di quello ferroviario, è disciplinata, invero, da una legislazione speciale che la sottrae dal regime ordinario, concernendo particolari interessi di rilievo nazionale che necessitano di una disciplina settoriale ed unitaria. In virtù di tale particolare rilevanza della materia, spetta allo Stato e non agli enti locali sia la competenza in ordine all'emanazione delle direttive (piani pluriennali di abbattimento delle emissioni sonore prodotte dalle infrastrutture dei servizi pubblici essenziali, quindi anche quelle ferroviarie) che il controllo sul rispetto dell'attuazione delle stesse, per tutelare la continuità e l'efficienza delle infrastrutture dei servizi pubblici essenziali'.



avv. Francesca D'Orsi

Studio Legale D'Orsi

## Restrizioni per il contenimento del rumore negli aeroporti

estratto da  Diritto dei Trasporti

Il numero I del 2014 di diritto dei Trasporti intitolato la "La nuova legislazione europea sugli aeroporti atti del VI congresso di diritto aeronautico" contiene i lavori del predetto congresso organizzato dall'Istituto di diritto della navigazione della Sapienza e che si è tenuto in Roma, presso la Sapienza, il 9 e 10 maggio 2013. Come evidenziato dall'introduzione al volume a firma del prof. Leopoldo Tullio, "Si è trattato della continuazione di una serie di rilevanti iniziative scientifiche poste in essere da università e istituzioni italiane, spagnole e sudamericane. Il I Congresso si è tenuto anch'esso presso la Sapienza nel 2008, a cura dell'Istituto di diritto della navigazione, in tema di «Nuovi profili di responsabilità e di assicurazione nel diritto aeronautico». Il II Congresso è stato organizzato dal CEDIT (Centro de derecho del transporte internacional presso l'Università Jaume I di Castellón de la Plana nel 2009. Il III Congresso ha avuto luogo a Buenos Aires nel 2010, in occasione della celebrazione del cinquantenario dell'ALADA (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial). Il IV Congresso è stato organizzato nel 2011 dall'Universidad internacional de Andalucía di Siviglia. Il V Congresso, organizzato dall'ISDIT (Istituto per lo studio del diritto dei trasporti), si è tenuto all'Università di Cagliari nel 2012 sul tema «Profili giuridici del trasporto aereo low cost». Il VI Congresso si è avvalso del patrocinio dell'ISDIT (Istituto per lo studio del diritto dei trasporti), dell'Ordine degli avvocati di Roma (con la partecipazione del consigliere Fabrizio Bruni) e dell'Istituto italo-latino americano (con la partecipazione del segretario tecnico-scientifico Mónica Sofia Dimatè Castellanos), nonché della collaborazione scientifica dell'Istituto di diritto della navigazione della Sapienza, dell'ALADA, dell'IDT (Istituto Universitario de Derecho del Transporte) dell'Università Jaume I di Castellón de la Plana, dell'Università Pablo de Olavide di Siviglia, dell'Università di Cagliari, dell'Università del País Vasco. Il tema del Congresso è stato «La nuova legislazione europea sugli aeroporti». Ha preso spunto da un pacchetto di regolamenti in gestazione presso l'Unione europea, riguardanti i servizi di assistenza a terra, l'attribuzione di bande orarie, le restrizioni operative relative al rumore." Tra i lavori del VI congresso di diritto aeronautico, traendo spunto dagli articoli a firma di Donatella Bocchese, dal titolo "Prospettive di riforma della disciplina europea delle restrizioni operative per il contenimento del rumore negli aeroporti" e Francesco Gaspari, "Contenimento dell'inquinamento acustico aeroportuale: regolazione multilivello e prospettive di riforma"

nonché Giovanni Marchiafava, "Prospettive di riforma della disciplina europea sulle restrizioni operative per l'abbattimento del rumore aeroportuale", si torna a parlare di uno dei temi più delicati che interessano il settore aeronautico: l'inquinamento acustico aeroportuale. L'attualità del tema è dimostrata anche dai recenti rapporti e studi elaborati su alcuni scali nazionali, nonché dalla recente proposta di regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'unione del 2011. Il problema dell'inquinamento acustico degli aeromobili si è posto storicamente e in maniera generalizzata a partire dagli anni sessanta del secolo scorso, quando le flotte aeree iniziarono ad essere composte prevalentemente da veicoli a reazione, mezzi sicuramente più affidabili e veloci di quelli ad elica, ma indubbiamente più rumorosi. Questa radicale innovazione ha portato con se l'esigenza di apprestare degli efficienti rimedi per attenuare il rumore del traffico aereo civile. A tal fine, già dal 1966 fu organizzata a Londra un'apposita conferenza internazionale in cui i partecipanti al meeting convennero che un'efficace azione di contrasto a tali immissioni sarebbe potuta essere condotta soltanto attraverso soluzioni di carattere globale e concordate. In tale sede, i partecipanti concordarono nel riconoscere tale ruolo all'ICAO (International Civil Aviation Organization) ovvero l'organizzazione internazionale dell'aviazione civile, agenzia autonoma delle Nazioni Unite, incaricata di sviluppare i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale, delle rotte e degli aeroporti e promuovere la progettazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale rendendolo più sicuro e ordinato. Il Consiglio della ICAO adotta degli standard e delle raccomandazioni riguardanti la navigazione aerea e l'aviazione civile. Inoltre, l'ICAO definisce i protocolli per le indagini sugli incidenti aerei seguiti dalle autorità per la sicurezza del trasporto dei paesi firmatari della convenzione sull'aviazione civile internazionale, più nota come convenzione di Chicago del 1944. Proprio il consiglio dell'ICAO il 2 aprile del 1971 pervenne all'approvazione del testo base dell'annesso 16 alla Convenzione di Chicago del 1944. Tale documento racchiude gli standard ai quali si devono attenere le competenti autorità degli Stati membri per, certificare sotto il profilo acustico, gli aeromobili. Per affrontare il problema del rumore provocato dagli aeromobili, la 33esima Assemblea generale dell'ICAO ha adottato la Risoluzione A33/7 che introduce il concetto di "balanced approach" alla gestione del rumore. Tale approccio implica una valutazione caso per caso: l'analisi della situazione è divisa in due momenti concettualmente distinti, ma tra loro coordinati, in un primo momento si individua il problema del rumore in un determinato aeroporto, successivamente si analizzano le soluzioni possibili per attenuare le emissioni acustiche mediante l'esame di quattro elementi; riduzione alla fonte del rumore prodotto dagli aerei, della pianificazione e della gestione del territorio, delle procedure operative per l'abbattimento del rumore e delle restrizioni operative. Tale approccio è stato fin dalla sua adozione molto utilizzato dagli stati ed è anche alla base della proposta di regolamento del Parlamento dell'Unione Europea del 2011. La riduzione dell'inquinamento acustico è infatti uno

degli obiettivi che l'Unione Europea intende perseguire nell'ambito della politica europea dei trasporti. Sul punto l'UE è già intervenuta con la direttiva 2002/30/CE, tali misure sono finalizzate a tutelare le persone che vivono in prossimità degli aeroporti dagli effetti provocati dal rumore dei velivoli e rientrano in una più organica strategia di riduzione dell'inquinamento acustico basata su quattro elementi principali che hanno fatto propri quelli del *balanced approach* ovvero, riduzione del rumore alla fonte (aeromobili più silenziosi direttiva 2006/93/CE); pianificazione e gestione della gestione del territorio, delle procedure operative per l'abbattimento del rumore (divieto di sorvolo di alcune aeree) e delle restrizioni operative (divieto dei voli notturni). L'obiettivo della Direttiva era quello di "adottare un quadro comune di norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative negli aeroporti della comunità, nell'ambito di un approccio equilibrato alla gestione del rumore, contribuirà a salvaguardare le esigenze del mercato interno, garantendo che negli aeroporti in cui esistono problemi di inquinamento acustico simili vengano introdotte restrizioni simili" di cui al settimo considerando della predetta direttiva. Pertanto, l'obiettivo della direttiva era quello di imporre agli stati membri di garantire che le decisioni relative all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti trovino un punto di equilibrio adeguato tra la protezione dell'inquinamento acustico delle persone che vivono vicino agli aeroporti e il possibile impatto sul traffico aereo di tali restrizioni. Per far fronte all'ambizioso progetto dell'Unione Europea per quanto riguarda il settore della politica europea dei trasporti, la Commissione Europea ha recentemente adottato un documento strategico e tre proposte legislative. Una di queste è la proposta di regolamento che il 19 dicembre 2011, la Commissione ha trasmesso al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato, e abroga la direttiva 2002/30/CE. Il 7 giugno 2012 il Consiglio ha raggiunto un orientamento generale sul progetto di proposta. Nei suoi lavori il Consiglio ha tenuto conto dei pareri del Comitato e economico e sociale europeo e del Comitato delle Regioni. Il 12 dicembre 2012 il Parlamento europeo ha votato il suo parere in prima lettura. A seguito del voto del Parlamento europeo si sono svolti negoziati tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione in vista di un accordo sulla proposta. Il 27 gennaio 2014, è stato raggiunto un accordo su un compromesso finale, successivamente approvato dal Comitato dei rappresentanti permanenti il 29 gennaio 2014.

Anche la commissione del Parlamento europeo per i trasporti e il turismo (TRAN) ha confermato l'accordo l'11 febbraio 2014, e a tal fine ha inviato una lettera al presidente del Comitato dei rappresentanti permanenti. Il 17 febbraio 2014 il Consiglio è pervenuto a un accordo politico sulla propria posizione in prima lettura. Sulla base del progetto di regolamento allegato alla lettera del Parlamento europeo summenzionata e dell'accordo politico del Consiglio, il testo è stato sottoposto ai giuristi linguisti delle due istituzioni per la messa a punto. Le nuove norme contenute nella proposta di Regolamento mirano in particolare a: rendere più semplice per l'autorità portuali vietare l'uso degli aeromobili più rumorosi; dare alla Commissione un ruolo di supervisione ex ante sulle misure antirumore allo scopo di garantire che sia adottato un approccio uniforme a livello unionale. La Commissione avrà comunque solo un diritto di riesame ma la decisione ultima resterà di competenza degli stati membri; dare indicazione pratiche per favorire l'attuazione delle misure.



Avv. Anna Masutti

Studio Legale Lexjus Sinacta

## La Corte di giustizia dell'Unione europea chiarisce il concetto di "orario di arrivo" effettivo di un volo.

(Sentenza nella causa C-452/13 – Germanwings GmbH. Vs Ronny Henning)

Recentemente, con sentenza del 4 settembre 2014, la Corte di giustizia dell'Unione europea è ritornata ad affrontare la tematica del ritardo aereo, ponendo questa volta la propria attenzione sulla corretta interpretazione del concetto di "orario di arrivo" di un volo. La questione pregiudiziale posta al vaglio della Corte, nasceva dalla controversia pendente innanzi al giudice austriaco tra la compagnia aerea Germanwings GmbH e il Sig. Henning, passeggero del volo aereo dell'11 maggio 2012, con partenza da Salisburgo (Austria) ed arrivo a Colonia/Bon (Germania). Il velivolo in questione, decollato con un ritardo di tre ore e dieci minuti, toccava l'asfalto della pista di atterraggio dell'aeroporto di Colonia/Bonn con un ritardo di due ore e cinquantotto minuti. Una volta raggiunta la posizione di parcheggio, al momento dell'apertura dei portelloni di uscita, l'aeromobile aveva tuttavia accumulato un

ritardo di tre ore e tre minuti, rispetto all'orario di arrivo inizialmente previsto. Il virtù di ciò, il Sig. Henning, sostenendo che la destinazione finale era stata raggiunta con un ritardo di più di tre ore rispetto all'orario di arrivo previsto, faceva valere il proprio diritto al risarcimento di € 250,00, secondo quanto stabilito dagli articoli 5, 6 e 7 del Regolamento (CE) n. 261/2004. Al contrario, la Germanwings affermava che non era dovuta alcuna compensazione al passeggero in quanto l'orario effettivo di arrivo del velivolo corrispondeva al momento in cui l'aereo aveva toccato l'asfalto dell'aeroporto di Colonia/Bonn, ovvero due ore e cinquantotto minuti dopo l'orario di arrivo previsto. Il giudice austriaco investito della controversia tra il passeggero e la Germanwings ha dunque chiesto alla Corte di giustizia dell'Unione europea a quale momento corrisponda l'orario di arrivo effettivo dell'aereo.

I giudici comunitari hanno in primo luogo sottolineato che la nozione di "orario di arrivo" non può essere definita contrattualmente ma dev'essere interpretata in modo autonomo e uniforme. A tale riguardo, la Corte rileva che, durante il volo, i passeggeri sono confinati in uno spazio chiuso, sotto le istruzioni e il controllo del vettore aereo, dove, per motivi tecnici e di sicurezza, le loro possibilità di comunicazione con il mondo esterno sono considerevolmente limitate. In simili condizioni, i passeggeri non possono occuparsi in modo continuato dei loro affari personali, familiari, sociali o professionali. Benché tali disagi debbano essere ritenuti inevitabili fin quando il volo non eccede la durata prevista, ciò non vale in caso di ritardo, in considerazione del fatto che i passeggeri non possono impiegare il "tempo perso" per realizzare gli obiettivi che li hanno condotti a scegliere proprio quel volo. Ne consegue che il concetto di "orario di arrivo" effettivo dev'essere inteso come il momento in cui si fissa la situazione di costrizione giunge al termine. Certamente, la situazione dei passeggeri di un volo non cambia sostanzialmente né quando l'aereo tocca la pista di atterraggio, né quando l'aereo raggiunge la posizione di parcheggio, posto che essi devono rimanere seduti senza alcuna possibilità di comunicare con il mondo esterno. È solo nel momento in cui il vettore dà l'ordine di aprire i portelloni ed autorizza i passeggeri ad abbandonare l'aeromobile che i passeggeri cessano di subire tali costrizioni e possono riprendere le loro attività abituali. Pertanto, alla luce delle considerazioni sopra svolte, la Corte conclude affermando che, il concetto di "orario di arrivo" che viene utilizzato ai fini della determinazione della durata del ritardo subito dai passeggeri di un volo, corrisponde al momento in cui si apre almeno uno dei portelloni dell'aereo, presumendo che solo allora i passeggeri sono autorizzati a lasciare il velivolo. La sentenza in commento si inserisce, quindi, all'interno di un orientamento giurisprudenziale comunitario e nazionale, sempre più attento ai diritti e alle prerogative dei passeggeri, con l'obiettivo di rafforzarne la tutela.





Maître Silvia Marensi

Studio Legale Turci

## Il reato di falsa testimonianza: studio comparato tra Italia e Francia

Con il Codice penale del 1992, il legislatore francese ha riconosciuto l'autonomia dei reati contro l'amministrazione della giustizia. In particolare, la falsa testimonianza (Art. 434-13) è stata inserita nell'ambito dei reati lesivi dell'autorità dello Stato, in quanto ostacolo alla manifestazione della giustizia. La *ratio legis* della falsa testimonianza, in Francia, è, pertanto, diventata la stessa di quella della norma corrispondente nell'ordinamento giuridico italiano (Art. 372): la tutela della corretta amministrazione della giustizia. Attraverso l'incriminazione della falsa testimonianza, i due legislatori hanno voluto proteggere la veridicità e la completezza della prova testimoniale, al fine di evitare che delle deposizioni false o reticenti possano fuorviare il libero convincimento del Giudice nella valutazione della prova posta a fondamento della decisione della causa. (A) Sul piano del diritto penale sostanziale, in entrambi gli ordinamenti giuridici, affinché il delitto di falsa testimonianza sia configurabile, occorrono: la qualità di testimone del soggetto dichiarante (1), una testimonianza resa davanti all'Autorità giudiziaria (2) e pertinente ai fini del giudizio (3). L'ordinamento francese aggiunge una quarta condizione: la testimonianza deve essere resa sotto giuramento (4). (1) Il testimone è colui che ha l'obbligo di riferire, in modo veritiero, le conoscenze che possiede sui fatti oggetto del processo. (2) L'Autorità giudiziaria di fronte alla quale deve essere resa la deposizione mendace si definisce come l'organo dell'ordinamento giudiziario, unico o collegiale, che esercita, in modo permanente o temporaneo, delle funzioni giurisdizionali ordinarie o speciali, penali, civili o amministrative. La differenza sostanziale tra i due Paesi in esame, consiste nel fatto che, mentre l'ordinamento penale italiano ha una natura a tendenza accusatoria, l'ordinamento penale francese ha natura inquisitoria. In Italia vige, pertanto, il principio secondo cui la prova utile, ai fini della decisione, si forma nel dibattimento, nel quale non hanno titolo di ingresso gli atti e le indagini svolte in sede investigativa. Viceversa, nell'ordinamento francese, gli atti d'indagine possono essere utilizzati dal Giudice del dibattimento per la decisione finale del procedimento. Conseguentemente, il legislatore italiano, con il duplice intento di sottrarre al Pubblico Ministero ogni possibile attribuzione che potesse dargli veste apparente di Giudice e di limitare il suo ruolo a quello di assumere informazioni utili ai fini delle indagini, ha creato un reato *ad hoc*, distinto dalla falsa testimonianza, che sanziona le false e reticenti

informazioni rese al Pubblico Ministero dalla persona informata sui fatti. Al contrario, in Francia, nonostante l'attuale progetto di riforma del Codice di procedura penale preveda la soppressione del *Juge d'instruction*, il Codice penale vigente, mantiene questa figura e l'articolo 434-13 incrimina la testimonianza mendace, anche davanti alle giurisdizioni competenti per la fase istruttoria del processo. (3) La falsa testimonianza è punibile solo se le dichiarazioni rese possono avere un'incidenza sulla soluzione del processo, nel corso del quale il testimone è ascoltato. L'ordinamento italiano non distingue tra affermazioni essenziali e secondarie e punisce, a titolo di falsa testimonianza, ogni tipo di deposizione mendace. L'ordinamento francese ha, invece, ristretto l'ambito delle dichiarazioni sanzionabili a titolo di falsa testimonianza, alle sole deposizioni sostanziali, poiché le ritiene essere le uniche suscettibili di condizionare l'opinione del Giudice. (4) Il giuramento costituisce uno degli aspetti di maggior divergenza. Nell'ordinamento italiano, con la riforma del Codice di procedura penale del 1988, l'obbligo di prestare giuramento è stato abolito e sostituito da una dichiarazione con cui il testimone si impegna a dire tutta la verità (Art. 497.). Viceversa, l'ordinamento francese attribuisce ancora grande importanza al giuramento, al punto che solo una dichiarazione resa sotto giuramento può ricadere nella fattispecie della falsa testimonianza, qualora risulti mendace. Una volta prestato il giuramento prescritto dalla Legge, in nessun caso il testimone può essere dispensato dal dovere di asserire la verità, anche qualora tale verità lo esponga ad un'azione giudiziaria o ad un pregiudizio alla propria libertà e/o onore. Si tratta di una soluzione completamente opposta a quella prevista dall'articolo 384 del Codice penale italiano. Il 2° comma, prevede, infatti, l'esclusione della pena, in caso di falsa testimonianza resa da chi, per Legge, non avrebbe dovuto essere assunto come testimone, ovvero avrebbe dovuto essere avvertito della facoltà di astenersi dal rendere testimonianza. Allo stesso modo, il 1° comma del medesimo articolo, prevede una causa di esclusione della colpevolezza, per colui che è costretto a mentire per salvare se medesimo o un prossimo congiunto da un grave ed inevitabile nocumento nella libertà e nell'onore. La divergenza tra la soluzione francese e quella italiana è rilevante e mostra una differenza nella scala dei valori da proteggere: il diritto francese mira maggiormente alla tutela del buon funzionamento della giustizia, la quale primeggia sulla possibilità per il testimone di mentire per difendersi. Al contrario, il diritto italiano si interessa soprattutto alla garanzia del diritto di difesa e ammette, quindi, la falsa testimonianza del teste qualora sia necessaria per la sua salvaguardia. La soluzione francese è criticabile, in quanto essa potrebbe configurarsi come una violazione del principio costituzionale che vieta l'auto-incriminazione: la Francia sembra essersi spinta troppo oltre poiché, in nome della protezione del buon funzionamento della giustizia, è arrivata a violare, con una Legge, un principio costituzionale. (B) Sul piano procedurale, l'articolo 207 del Codice di procedura penale italiano dispone che « *se nel corso dell'esame un testimone rende dichiarazioni contraddittorie, incomplete o contrastanti con le prove già acquisite, il giudice glielo fa rilevare...* », ricordandogli, altresì, l'obbligo di verità a cui è tenuto e procrastinando la trasmissione degli atti

al Pubblico Ministero, al momento della decisione della causa principale. Qualora, invece, il testimone persista nel rifiuto a deporre, il Giudice dispone l'immediata trasmissione degli atti al pubblico ministero. In Francia, quando la falsa testimonianza diventa un "incidente" del processo penale principale, il Presidente della giurisdizione ha la possibilità di far redigere un verbale, che ne attesti gli elementi di prova e, a sua completa discrezione, può regolare il rinvio della procedura principale, in modo da poterla riprendere ad una data ulteriore, che permetta di avere già una decisione sulla falsa testimonianza; oppure può decidere di unire le due procedure. In ogni caso, una condanna a titolo di falsa testimonianza produce indubbiamente degli effetti sulla causa nel corso della quale la deposizione mendace è stata resa, soprattutto se essa interviene dopo che la decisione del processo principale è stata pronunciata. Infatti, la condanna del testimone può essere l'indizio di un errore giudiziario che potrà essere riparato solo attraverso la procedura eccezionale di revisione. Per quanto concerne la determinazione della pena, in Italia, il legislatore ha progressivamente accentuato l'antigiuridicità del reato in questione: un vistoso aggravamento della pena si è avuto per effetto del Decreto Legge dell'8 giugno 1992, n.306 che ha elevato la pena da un minimo di due a un massimo di sei anni di reclusione. In Francia, l'entrata in vigore del Codice penale del 1992 ha semplificato il sistema sanzionatorio della falsa testimonianza: la determinazione delle pene principali non dipende più dal tipo di reato oggetto del processo nel quale la falsa testimonianza è resa, ma unicamente dalla natura semplice o aggravata del reato stesso. Nel primo caso, la falsa testimonianza è punita con cinque anni di reclusione e 75.000 Euro di ammenda, nel secondo, con sette anni di reclusione e 100.000 Euro d'ammenda. Infine, occorre soffermarsi sul principio dell'esenzione della pena, previsto all'articolo 434-13 del Codice penale francese e all'articolo 376 del Codice penale italiano, il quale trova la sua ragion d'essere in una scelta di politica criminale, che mira a garantire un miglior funzionamento della giustizia: i due legislatori, assicurando l'impunità per una dichiarazione falsa, incoraggiano gli autori di tale dichiarazione a ritrattare e ad asserire il vero. Il momento della ritrattazione è fissato in modo tale da permettere di neutralizzare la falsa testimonianza, prima che essa possa fuorviare la giustizia. Conformemente alla loro natura, rispettivamente inquisitoria e accusatoria, l'ordinamento francese considera che la ritrattazione, per poter essere utile, ai fini dell'esenzione dalla pena, deve intervenire prima della decisione finale della fase istruttoria o della fase dibattimentale; mentre l'ordinamento italiano esige che la ritrattazione intervenga prima della chiusura del dibattimento. A conclusione dell'analisi comparata svolta, è possibile affermare che, sul piano del diritto penale sostanziale, sia l'ordinamento francese sia quello italiano hanno creato un reato potenzialmente idoneo a garantire la tutela del bene giuridico che si identifica nella corretta amministrazione della giustizia. Tuttavia, sul piano del diritto penale processuale, sorgono alcuni dubbi circa l'effettiva attitudine del reato a raggiungere il suo obiettivo, in quanto entrambi gli ordinamenti hanno tendenza a sanzionare la falsa testimonianza dissociandola dalla causa principale, nel corso della quale è stata commessa, con la conseguenza che diventa difficile poter intervenire per prevenire ogni forma di pregiudizio al corretto funzionamento della giustizia. La sola concreta possibilità, resta quella di intervenire *a posteriori* attraverso lo strumento eccezionale della revisione, affinché la giustizia, dopo esser stata compromessa, possa almeno essere ristabilita.



avv. Giancarlo Soave  
Studio Legale Soave

## L'evoluzione della figura dello spedizioniere

Il commercio internazionale è basato essenzialmente su tre distinte tipologie di contratto: il contratto di compravendita, quello di trasporto e quello relativo alla garanzia assicurativa sulle merci trasportate. Dunque i soggetti tipici della filiera del trasporto sono, oltre al venditore ed al compratore, lo spedizioniere ed il vettore. Lo spedizioniere è forse il principale intermediario del trasporto ed il relativo contratto è definito dal codice civile all'articolo 1737 c.c. come quello con cui egli si assume l'obbligo di concludere, in nome proprio e per conto del mandante, un contratto di trasporto e di compiere le operazioni accessorie. L'obbligazione tipica dello spedizioniere consiste, dunque, nella scelta del vettore e la responsabilità che può essergli ascritta è quella per "mala electio" (ossia l'aver incaricato un trasportatore inidoneo e ritenuto non affidabile). All'opposto il vettore è invece responsabile della perdita e dell'avaria delle cose consegnateli per il trasporto, dal momento in cui le riceve al momento in cui le riconsegna al destinatario (responsabilità definita *ex recepto*). Dunque, volendo semplificare al massimo, l'obbligazione dello spedizioniere è quella di compiere atti giuridici (ossia stipulare un contratto di trasporto) mentre quella del vettore è più prettamente di risultato, ossia eseguire correttamente il trasporto dal luogo di carico a quello di destinazione. Vi è un'ipotesi di raccordo che costituisce una sorta di cerniera tra le due figure, nata come eccezione ma che col tempo è assurta di fatto a regola: l'articolo 1741 c.c. introduce la figura dello spedizioniere che con mezzi propri o altrui assume, in tutto o in parte, l'esecuzione del trasporto, prevedendo in capo allo stesso gli obblighi ed i diritti del vettore. E' questo il caso dello spedizioniere che effettua il subingresso nel contratto di trasporto (diventando lui stesso un vettore), con la conseguente modifica in termini di responsabilità (non risponderà più della scelta del vettore bensì dell'esecuzione del trasporto). Questo, ovviamente, è l'assetto fornito dal legislatore del codice civile. Nel corso degli anni la figura dello spedizioniere si è evoluta per rimanere al passo con il notevole sviluppo del trasporto containerizzato e con la conseguente

evoluzione dei servizi integrati porta a porta. L'avvento della containerizzazione e la necessità di fornirne all'utenza maggiori e sempre più completi servizi, modulati sulle singole esigenze, hanno dunque trasformato la figura dello spedizioniere da semplice intermediario (che si poneva a volte come invisibile diaframma tra il venditore ed il trasportatore) a soggetto che si occupa in prima persona dell'organizzazione del trasporto, assumendosi le relative responsabilità ed emettendo i conseguenti documenti rappresentativi del carico. Si può quindi ragionevolmente sostenere che l'ipotesi tipica definita dal legislatore all'art. 1737 c.c. sia ormai una figura residuale nella prassi quotidiana. Proprio perché le ipotesi di spedizione pura così come definita dall'articolo 1737 c.c. del codice costituiscono, oramai, l'eccezione e non più la regola, è opportuno e di interesse per gli operatori passare in rassegna, senza pretesa di completezza, i criteri elaborati nel tempo dalla giurisprudenza per tracciare la linea di confine, sempre più labile, tra le due obbligazioni e capire quale sia oggi il *discrimen* tra la figura dello spedizioniere e quella dello spedizioniere-vettore. Ovviamente, in prima battuta, si dovrà far riferimento ai criteri ermeneutici dettati dal codice civile agli artt. 1362 ss. in materia di interpretazione dei contratti, primo fra tutti la comune volontà della parti da determinarsi anche valutando il comportamento complessivo delle

risultato finale dell'operazione complessiva" (Cfr. Cass. 17 febbraio 2005 n. 2898). Il primo indice indicato dalla giurisprudenza è, dunque, quello della assunzione di una unitaria obbligazione che includa, pertanto, anche l'esecuzione trasporto. Purtroppo nella pratica non è così semplice riuscire a distinguere l'ipotesi in cui un operatore abbia assunto l'unitaria obbligazione del trasporto (e, spesso, le parole utilizzate in sede di booking possono essere fuorvianti). Per questo la giurisprudenza ha cercato di valorizzare ulteriori criteri per qualificare la figura dello spedizioniere vettore. I principali sono: l'emissione e l'intestazione della polizza di carico e/o di un documento di trasporto equipollente, l'attribuzione di un ampio potere discrezionale di scelta circa la via da seguire, il mezzo e le modalità di trasporto e la previsione di una retribuzione globalmente intesa. E' interessante notare come la giurisprudenza abbia ritenuto che la corresponsione di una retribuzione unitaria e forfettaria fosse indice di responsabilità di tipo vettoriale anziché di tipo spedizionieristico discostandosi in maniera netta dal disposto dell'art. 1740 c.c., norma in tema di spedizione, che prevede proprio l'ipotesi in cui lo spedizioniere pattuisca preventivamente come compenso una somma globale ed unitaria. Nessuno degli indici e dei criteri sopra indicati deve però, singolarmente, far propendere per una obbligazione piuttosto che per l'altra. La



valutazione dovrà essere compiuta valorizzando una pluralità di dati ed indici concorrenti ed il giudizio finale dovrà consentire di inquadrare correttamente e con ragionevole grado di certezza l'attività svolta dall'operatore (spedizioniere o spedizioniere vettore) con tutte le relative conseguenze in tema di responsabilità. A titolo meramente esemplificativo e ad opinione dello scrivente, si potrà ragionevolmente ritenere attività spedizionieristica pura nell'ipotesi in cui (i) l'operatore abbia specificato nel booking di stipulare un contratto di trasporto con un vettore; (ii) l'operatore non abbia emesso alcun documento di trasporto e questo rechi per l'appunto l'intestazione di altro vettore, (iii) l'operatore figuri come shipper

successivo alla stipula del contratto. Per accertare la reale volontà delle parti, la giurisprudenza ha tipizzato una serie di indici che dovrebbero aiutare l'interprete ad inquadrare l'obbligazione come spedizione ovvero come trasporto. La Suprema Corte ha stabilito che per aversi la figura dello spedizioniere vettore di cui all'art. 1741 c.c. "è necessario che egli assuma l'unitaria obbligazione dell'esecuzione, in piena autonomia del trasporto della merce con mezzi propri o altrui, verso un corrispettivo commisurato al rischio normale inerente al

/caricatore nel documento di trasporto; (iv) la fattura emessa sia dettagliata e trasparente in modo da indicare tutte le singole voci esposte, incluso il nolo da corrispondere al vettore. Tali cautele dovrebbero mandare esente lo spedizioniere da possibili addebiti, anche a posteriori, per inadempimenti di tipo vettoriale, contenendo così al massimo i rischi di assunzioni di responsabilità (anche involontarie) maggiori e più ampie di quelle intese e volute al momento del conferimento dell'incarico.

# LexTrasporti

Mensile di diritto divulgativo

CONVERSAZIONI SULLA DISCIPLINA DEI TRASPORTI

## La Collisione in mare

Normative ed esperienze  
nazionali e internazionali

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

**Giovedì 16 ottobre 2014**

dalle ore 15.00 alle 18.00

con il patrocinio

ORDINE  
DEGLI AVVOCATI  
DI GENOVA



Proseguono le conversazioni di LexTrasporti sul tema molto delicato ed interessante delle "collisioni in mare" che costringe gli Operatori a districarsi nei suoi molteplici conflitti normativi e giurisprudenziali. Il seminario offre un approfondimento ad ampio spettro su questo tema grazie al contributo di Legali italiani e stranieri. Questo il programma della conversazione, presenta il dr. Luca Florenzano

Avv. **GUGLIELMO CAMERA** (STUDIO LEGALE CAMERA VERNETTI)  
*introduce e modera*

**RICHARD GUNN** (REED SMITH)  
Blameworthiness and the application of the Rule of the Road to apportionment  
*La ripartizione di responsabilità in base alle Regole in tema di Collisione*

**JAI SHARMA** (CLYDE & CO)  
Cargo: the innocent bystander  
*Il Carico: la parte innocente*

**VICTOR FENWICK** (INCE & CO)  
Evidence Collection and Analysis in Collision Cases  
*Raccolta e analisi delle prove nei casi di Collisione*

**TOBY STEPHENS** (HFW)  
Jurisdiction and Limitation of Liability  
*Giurisdizione e limite di responsabilità*

Avv. **ENRICO MORDIGLIA** (STUDIO LEGALE MORDIGLIA)  
*L'urto nella navigazione da diporto: inquadramento della disciplina ed aspetti applicativi*

**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. Cecilia Vernetti

Studio Legale Camera Vernetti

## Sequestro di nave per debiti del charterer: occorre il privilegio?

Con l'ordinanza dell'11.9.2014 il Tribunale di Livorno ha respinto il ricorso per sequestro conservativo di nave proposto da una società fornitrice di acqua potabile in relazione ad un credito per forniture richieste dal noleggiatore della nave oggetto di sequestro e non pagate da quest'ultimo. Il sequestrante vantando, a suo dire, un credito marittimo assistito da privilegio speciale, aveva richiesto il ricorso per sequestro conservativo della nave oggetto del *charter-party*, ossia di un bene non appartenente all'effettivo debitore. Tale facoltà è prevista dalla Convenzione di Bruxelles sul sequestro di nave del 1952, che all'articolo 3.4, primo comma, prevede la possibilità per il creditore del conduttore a scafo nudo della nave di sequestrarla, se il suo credito rientra fra quelli elencati all'articolo 1 della stessa Convenzione e cioè tra i crediti marittimi. Spostandoci però sul terreno del diritto interno, si vede come la disciplina italiana in materia di sequestro conservativo e crediti marittimi richieda qualcosa in più. Il sequestro della nave per un debito del *charterer* può essere, infatti, concesso solo laddove sussista un credito marittimo assistito da privilegio, rientrante fra quelli elencati all'articolo 552 cod. nav. Nel caso, qui in commento, la società fornitrice aveva richiesto il sequestro conservativo vantando, a suo avviso, un credito marittimo, ai sensi dell'art. 1 lett. K della Convenzione di Bruxelles del 1952, che, secondo la prospettazione del ricorrente, era anche assistito da un privilegio speciale sulla nave ai sensi dell'art. 552 cod. nav. n. 6 (relativo ai crediti derivanti da contratti di fornitura stipulato dal comandante per esigenze connesse alla continuazione del viaggio). Il Giudice del Tribunale di Livorno, con l'ordinanza dell'11.9.2014, ha rigettato il ricorso ritenendo fondata l'eccezione di parte resistente secondo cui il sequestro per il debito di un terzo non può essere concesso, non essendo assistito da alcun privilegio speciale secondo il diritto interno. Il Giudice, infatti, ha ammesso che il credito rientrasse fra i c.d. "*maritime claims*" in base all'art. 1 lett. K della Convenzione, ma ha escluso che ricorresse alcun privilegio ex art. 552 n. 6 cod. nav., dato che le forniture in questione erano state richieste dal noleggiatore della nave e non dal Comandante. Il Giudice ha, quindi, ritenuto che il sequestro, seppur relativo ad un credito marittimo, non potesse essere concesso in quanto lo stesso non era assistito da privilegio speciale in base alla legge italiana. La decisione del Giudice di Livorno è quindi in linea con l'orientamento della giurisprudenza che interpreta l'art. 3.4 della Convenzione di Bruxelles in combinato disposto con l'art. 9. Quest'ultima disposizione, infatti, prevede che la Convenzione non intende creare nuovi diritti ad azioni "*che non esisterebbero secondo la legge che il*

*tribunale adito deve applicare*". Alla luce di tale previsione, parte della giurisprudenza italiana esclude la concessione del sequestro quando il credito marittimo vantato non sia privilegiato (Trib. Ravenna 4.8.2001, Dir. Mar. 2002, 1017; Trib. Latina 9.11.1996, Dir. Mar. 1998, 471 e Trib. Genova 11.5.1998, Dir. Mar. 1989, 272). Tale orientamento è sostenuto anche dalla Dottrina (F. Berlingieri, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo e il codice della navigazione*, Giuffrè, 2009, pp. 834-835). Altra parte della giurisprudenza propende, invece, per l'ammissibilità del sequestro in presenza di un *maritime claim*, pur non avendo tale credito carattere privilegiato (Trib. Genova 13.1.2003, Dir. Mar. 2004, 1482; Trib. Genova 26.3.2003, Dir. Mar. 2004, 1486). Nel caso di specie, il Giudice del Tribunale di Livorno ha chiaramente sposato il primo indirizzo, rigettando il sequestro sulla base della lettura combinata degli articoli 3.4 e 9 della Convenzione di Bruxelles. Il Giudice, tuttavia, ha dato atto dell'esistenza di due opposti orientamenti sul punto e, su tale base, ha ritenuto di compensare le spese in giudizio.



Avv. Simona Coppola

Studio Legale Garbarino Vergani

## L'ebola ed il suo impatto sui traffici marittimi

Lo scorso 18 settembre 2014 il Consiglio di Sicurezza dell'ONU ha approvato una Risoluzione da cui emerge che l'ebola in Africa Occidentale viene considerata una minaccia alla pace ed alla sicurezza internazionale ed ha richiesto a tutti i paesi del mondo di porre concrete azioni ed inviare mezzi necessari all'assistenza dei paesi colpiti da questa epidemia. Il virus ebola, nome che deriva dal fiume ebola che attraversa il Congo dove la malattia venne identificata per la prima volta nel 1976, si sta estendendo progressivamente in diversi stati creando ovunque una situazione di estremo allarme considerata l'altissima percentuale di mortalità che ha ingenerato nelle zone colpite. L'assenza di vaccini e la particolare aggressività del virus hanno creato un allarme internazionale che si ripercuote immancabilmente sul trasporto marittimo essendo imposte alle navi che toccano i porti delle aree a rischio procedure e cautele atte ad evitare che la malattia si diffonda anche attraverso le vie del mare. Se si pensa ai commerci marittimi che toccano le aree dell'Africa Occidentale ed ai clandestini che sempre più spesso vedono coinvolte le navi mercantili in quanto chiamate in soccorso dei naufraghi è evidente che il fenomeno ebola va affrontato e combattuto anche con misure di prevenzione da adottare a bordo delle navi e nei porti. Per quanto riguarda il settore marittimo, l'IMO (International Maritime Organization) ha recentemente dichiarato nella circolare n. 3484 del 2 settembre 2014 di uniformarsi alle decisioni che verranno assunte in materia

dall'Organizzazione Mondiale della Sanità. Nei porti dell'Africa Occidentale sono state adottate misure varie per la tutela degli abitanti di quelle aree; in alcuni di essi - come ad esempio il Togo ed il Ghana - è stato addirittura inibito l'accesso a navi che abbiano toccato precedentemente uno scalo in porti interessati dall'ebola. Il Camerun invece ha implementato misure sanitarie particolarmente rigorose prevedendo la quarantena per i marittimi delle navi che abbiano scalato precedentemente porti a rischio ebola. La rilevanza che purtroppo ha assunto il fenomeno dell'ebola è suscettibile di impattare sui trasporti internazionali e sui contratti che li regolano. In un contratto di noleggio, ad esempio, la presenza di provvedimenti di quarantena potrà incidere sul momento di decorrenza delle stallie. In ambito di voyage charterparty (contratti di noleggio a viaggio), la diffusione della malattia a bordo di una nave potrebbe essere considerata evento di *off-hire* quale ipotesi di "*deficiency of men*" (clausola 15 NYPE 46 del Charter party e 17 NYPE e 93 Charter Party). Così come il concetto di safe port/ safe berth (porto/ormeaggio sicuro) generalmente riferito a circostanze in cui un porto è sicuro ovvero libero da eventi politico militari che possano mettere a rischio l'incolumità della nave è stato oggetto di diversa definizione da parte di alcuni interpreti, tra cui alcuni P&I Club, che hanno ritenuto il rischio cui verrebbe posto l'equipaggio nel momento in cui la nave dovesse toccare un porto di un'aria colpita dall'ebola, e dunque anche in assenza di rischi di danno alla nave, suscettibile di rendere un porto "non sicuro". Ciò di fatto cambierebbe la tradizionale interpretazione della clausola safe port/safe berth. Relativamente all'equipaggio, grava sull'Armatore il generico obbligo nei confronti di quest'ultimo, derivante dal contratto di arruolamento e dalla legge italiana, di garantire un ambiente di lavoro sano e sicuro. Questo è quanto previsto dall'art 2087 del codice civile. C'è da chiedersi se, un pure remoto rischio di contrarre l'ebola sia o meno da ritenersi in linea con la normativa sulla sicurezza sui posti di lavoro ed in particolare sulla sicurezza a bordo delle navi. Anche se l'ebola sembra lontana dai nostri porti in realtà non c'è da stare particolarmente sereni considerati i traffici commerciali e turistici che legano l'Africa occidentale al nostro paese ed il turismo che si muove per le vie marittime ma anche, più velocemente e conseguentemente con maggiore rischio contagio, per le vie aeree. L'Italia, così come avevano già fatto Stati Uniti, Brasile e Argentina, ha adottato più rigorose verifiche all'ingresso delle navi che, indipendentemente dall'ultimo porto di provenienza, abbiano toccato un porto dei paesi interessati nei ventuno giorni - il periodo compreso tra i due e i ventuno giorni è quello di incubazione dell'ebola- precedenti l'arrivo nel porto italiano. Per quanto riguarda le condizioni degli immigrati irregolari provenienti via mare dalle coste africane, il Ministero ha recentemente assunto la seguente posizione "che ad ogni modo sembrerebbe non convincere tutti: "*la durata di questi viaggi fa sì che persone che si fossero eventualmente imbarcate mentre la malattia era in incubazione, manifesterebbero la malattia durante la navigazione e pertanto a prescindere dalla provenienza sarebbero valutati per lo stato sanitario prima dello sbarco come sta avvenendo attraverso le operazioni di Mare Nostrum*". Maggiori notizie sulla questione e sugli impatti che l'epidemia sta di fatto avendo nei trasporti internazionali, sono rinvenibili sui siti dei diversi

P&I che dall'agosto scorso si sono molto interessati alla questione a tutela degli interessi dei propri Members e che stanno cercando di dare informazioni e rispondere alle questioni evidentemente poste loro dagli armatori anche in riferimento alla quarantena ed al divieto di accesso imposto da alcuni Stati nei propri porti. Particolarmente sentita è l'esigenza di fare chiarezza sui comportamenti che i comandanti delle navi possano o non possano porre in essere a salvaguardia dell'equipaggio; l'eventuale rifiuto di toccare un porto a rischio contagio allo scopo di evitare pericoli per la salute dell'equipaggio, potrebbe essere un comportamento arbitrario, in contrasto con le previsioni del contratto di noleggio e non garantito da copertura dai P&I Club. Molta attenzione è stata inoltre prestata dai P&I Club per chiarire quali siano i comportamenti che i comandanti devono tenere nel momento in cui sospettano che il membro del proprio equipaggio sia stato contagiato dal virus. C'è da auspicare che, considerata la mobilitazione che recentemente è stata avviata in aiuto dei paesi colpiti dall'ebola l'epidemia venga contenuta in fretta ed i porti coinvolti vengano nuovamente riaperti alla libera circolazione delle merci e dei passeggeri.



avv. Guglielmo Camera

Studio Legale Camera Verneti

## Il rischio "fire" nei clausolari assicurativi inglesi

L'incendio è un rischio specificamente assicurato in base alle clausole assicurative inglesi. Non esiste una definizione di incendio precisa in diritto assicurativo inglese. Il caso più celebre in cui il rischio incendio è stato esaminato è "Gordon v. Rimmington" ove si afferma che "se la nave viene distrutta da un incendio, non è rilevante se tale incendio sia stato causato da un caso fortuito, o da fulmine (...) non fa alcuna differenza il fatto se la nave sia distrutta da terze persone (...) dal capitano e dall'equipaggio che agiscono con lealtà e buona fede. L'incendio è comunque la causa causans e il rischio è coperto dalla polizza". In base alla prassi inglese con il termine "incendio" si intende ricoprire tutte le forme di incendio, appiccate accidentalmente o deliberatamente da qualsiasi soggetto. Nel caso di incendio causato da negligenza del comandante o dall'equipaggio, la risposta che le corti inglesi hanno dato in merito a tale situazione è stata quella di sussistenza della copertura. Nel diritto inglese assicurativo è quindi irrilevante ai fini di accertare la copertura il fatto se l'incendio sia stato

causato da una negligenza del comandante o dell'equipaggio. Nel caso di incendio deliberatamente appiccato dal comandante o dall'equipaggio occorre distinguere le posizioni dell'armatore, dell'eventuale creditore ipotecario della nave e del proprietario delle merci trasportate. Nel primo caso, in base ai clausolari in uso, l'incendio è, comunque, coperto salvo che non venga provata la connivenza dell'armatore. In tal caso il rischio è risarcibile in base sia al pericolo "incendio", sia a quello "baratteria". Qualora, infatti, vi fosse la connivenza dell'armatore non vi potrebbe essere baratteria dal momento che è un atto commesso in pregiudizio all'armatore, né sarebbe possibile recuperare l'indennizzo in base al rischio incendio, dal momento che ciò è escluso ai sensi dell'articolo 55 (2) (A) del MIA 1906. Al pari di un armatore, un creditore ipotecario potrà comunque ottenere il risarcimento qualora non sia stato connivente nell'appicare l'incendio. Tale soggetto avrà ovviamente la possibilità di recuperare l'indennizzo quale cessionario della polizza o assicurato in base alle Institute Mortgage Clause. Nel caso del proprietario del carico, questi è in una posizione differente. Anche se l'incendio è uno dei rischi nominati in quasi tutte le clausole inglesi merci, nelle clausole ICC (B) e ICC (C) - qualora l'incendio sia stato appiccato deliberatamente dall'equipaggio o dal comandante - è assai probabile che la polizza non operi dal momento che i clausolari predetti contengono una clausola in base alla quale non è coperto l'incendio qualora sia stato appiccato volontariamente da qualsiasi soggetto. Al fine di poter coprire tale rischio occorre infatti stipulare coperture aggiuntive quali ad esempio la Institute Malicious Damage Clause. La posizione è peraltro differente nel caso dei clausolari ICC (A) poiché in questo caso la copertura è "tutti i rischi" e non è prevista l'esclusione di cui sopra. Posizione alquanto diversa riguarda l'ipotesi in cui l'incendio sia stato causato dalla negligenza dell'assicurato. In questo caso, anche se ovviamente è alquanto raro, il MIA 1906 prevede che l'assicurato possa comunque recuperare in base alla polizza. Nel caso in cui invece l'incendio sia stato deliberatamente appiccato dall'assicurato, ovviamente il sinistro non sarà risarcibile non tanto in quanto non è ricompreso nel rischio relativo ma poiché non è possibile risarcire un sinistro che è stato deliberatamente causato dal soggetto assicurato. Ultimo caso riguarda l'incendio che sia stato appiccato volontariamente da parte di soggetto terzo. In tal caso il sinistro è comunque risarcibile poiché qualunque soggetto al di fuori dell'assicurato o del contraente è, secondo il diritto inglese, da considerarsi come soggetto terzo. Ciò sempre che abbia operato senza connivenza dell'assicurato. Sulla base di ciò è interessante notare che lo stesso armatore possa essere considerato soggetto terzo rispetto a polizze contratte nel solo interesse del creditore ipotecario. Infine si ricorda, per quanto possa occorrere, che tutte le perdite e danni causati da azioni preventive poste in essere per rimediare ad un rischio assicurato sono risarcibili in base al rischio stesso. Si pensi al caso di danni provocati dall'acqua nelle opere di spegnimento e che saranno, come tali, risarcibili in base al rischio incendio nella polizza.



avv. Serena Giovidelli

Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis

## Il potere disciplinare del Comandante

Proprio qualche tempo fa mi sono dedicata ad una singolare vicenda il cui esame mi ha lasciato non pochi dubbi di legittimità che cerco ora di sottoporre anche all'attenzione di chi ci legge. La fattispecie che mi è stata sottoposta mi ha ricondotto, in punto di diritto, all'analisi delle norme previste dal codice della navigazione in materia di provvedimenti disciplinari adottati dal Comandante nel corso della navigazione. Nel caso specifico ad uno dei membri dell'equipaggio di bordo è stata comminata dal Comandante della nave la sanzione della *cd. consegna a bordo*, per avere il marittimo tenuto una condotta ritenuta dal primo disobbediente e non conforme agli standard comportamentali imposti all'equipaggio nel corso del loro arruolamento. Così chiamata a chiarire i contorni della vicenda da un punto di vista giuridico, mi sono trovata di fronte un quadro normativo che, mi sia concesso rilevare, mi è apparso piuttosto anacronistico e non perfettamente compatibile con la sempre più crescente incidenza delle previsioni dettate dalla Contrattazione Collettiva di settore e l'evoluzione della normativa giuslavoristica nonché con la previsione di cui all'art. 3 della Costituzione. Invero mi è ben noto che gli artt. 1249 e ss del codice della navigazione attribuiscono al Comandante della nave, nell'esercizio delle sue funzioni, il potere di comminare, appunto, ai membri dell'equipaggio le pene e le sanzioni ivi previste e disciplinate. Né di certo ignoro che il successivo art. 1252 prevede che: *"le pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio marittimo sono: 1) la consegna a bordo da uno a cinque giorni; 2) l'arresto di rigore per un tempo non superiore a dieci giorni; 3) la ritenuta del salario da uno a trenta giorni o di una quota di utili da venti a trecento lire; 4) la inibizione dall'esercizio della professione marittima per un tempo non inferiore ad un mese e non superiore a due anni; 5) la cancellazione dalle matricole o dai registri della gente di mare; (...)"*. Nella fattispecie in commento, dunque, il Comandante ha di fatto esercitato un potere che gli è riconosciuto dalle richiamate disposizioni normative. La condotta tenuta dal Comandante, in punto di diritto, dunque, non può dirsi che sia stata illegittima. In questo contesto giuridico, vi è

tuttavia da chiedersi se tale sistema punitivo e sanzionatorio possa ancora coesistere, ovvero, in che modo possa coesistere, con la disciplina garantistica sancita sia dalle vigenti leggi poste a tutela dei lavoratori (applicabili, come noto, anche alla gente di mare) sia dalla CCNL di settore, che, invece, prevede uno specifico iter procedurale prima di addivenire alla applicazione concreta di una sanzione disciplinare, grave quanto quella posta in essere dal Comandante a carico di un membro dell'equipaggio. È sufficiente sul punto richiamare la disciplina sancita dagli artt. 25 e ss. del CCNL del 05.06.2007 applicabile ai marittimi imbarcati sulle navi fino a 151 t.s.l., la quale prevede appunto che le infrazioni ai propri doveri di servizio devono essere contestate all'interessato prima della adozione del relativo provvedimento disciplinare e, in ogni caso, deve essere tutelata la facoltà del marittimo di presentare le proprie eventuali deduzioni. Analoga disposizione si rinviene anche nel CCNL del 05.06.2007 applicabile alle navi superiori a 151 t.s.l. nell'art. 13, laddove si legge appunto che per le sanzioni più gravi del rimprovero scritto, si dovrà, prima dell'applicazione della sanzione stessa, procedere alla contestazione dell'addebito ed alla audizione a difesa del marittimo. Specularmente, anche nella disciplina di cui alla Legge n. 300/70, *id est* dello Statuto dei Lavoratori, si trovano le medesime disposizioni laddove, come noto, il potere disciplinare riconosciuto al datore di lavoro non può essere esercitato, a norma dell'art. 7, se non previa contestazione dell'addebito e successiva audizione del lavoratore che abbia interesse ad addurre le proprie giustificazioni. Nelle norme in commento, invece, ancora contenute nel codice della navigazione, non è prevista, né comunque richiesta, se non in determinati casi eccezionali, alcuna procedura garantistica in favore del marittimo/lavoratore, ma la sola diretta applicazione della sanzione disciplinare. Ma vi è di più. Dalla lettura delle richiamate norme contrattuali e legislative si ricava altresì che tale potere sanzionatorio che il codice della navigazione attribuisce in via esclusiva al Comandante della nave, è invece riconosciuto all'Armatore, ovvero al datore di lavoro. Il che pone ulteriori dubbi in punto di legittimazione e di titolarità del potere sanzionatorio, che, probabilmente aveva senso e ragione di essere attribuito, anche in via esclusiva, al Comandante, quando, al tempo della emanazione del codice della navigazione, la lontananza della nave durante la navigazione e le concrete difficoltà che l'Armatore/datore di lavoro ed il Comandante avevano di comunicare tra loro, non rendevano possibili soluzioni diverse da quelle adottate dal Legislatore. Appare, dunque, auspicabile una revisione della materia e della disciplina contenuta anche nel corpo del codice della navigazione, essendo ormai superate le esigenze che all'epoca della emanazione del codice hanno evidentemente costituito il fondamento logico giuridico delle disposizioni esaminate, giacché in altri settori del diritto, invece, si assiste ad un costante adeguamento delle normative vigenti alle continue pressioni sociali.



avv. Andrea Tracci  
Studio Legale TDP

## "COSTI MINIMI" la sentenza della Corte di Giustizia non risolve la questione.

Come si sa, il 4 Settembre scorso la Quinta Sezione della Corte di Giustizia UE ha deciso sull'ormai famoso "Rinvio pregiudiziale" nelle cause riunite da C-184/13 a C-187/13, C-194/13, C-195/13 e C-208/13, aventi ad oggetto le domande di pronuncia pregiudiziale sulla compatibilità con il diritto comunitario dei **costi minimi dell'autotrasporto** (art. 83-bis legge 133/2008 e s.m.), proposte ai sensi dell'articolo 267 TFUE dal TAR Lazio nei procedimenti API – Anonima Petroli Italiana SpA contro Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dello Sviluppo economico, ed altri. Questa la sentenza dell'Europa: "L'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, deve essere interpretato nel senso che osta a una normativa nazionale, quale quella controversa nei procedimenti principali, in forza della quale il prezzo dei servizi di autotrasporto delle merci per conto di terzi non può essere inferiore a costi minimi d'esercizio determinati da un organismo composto principalmente da rappresentanti degli operatori economici interessati" (cioè dall'Osservatorio sulle attività di autotrasporto di cui all'articolo 9 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286). In effetti la sentenza è tranciente sul punto, laddove – senza mezzi termini – dichiara che la normativa italiana sui costi minimi **era** incompatibile con il diritto comunitario quando i costi venivano determinati dal predetto Osservatorio. Deve dirsi "era" poiché la pronuncia della Corte di Giustizia è espressamente basata su una situazione di diritto da tempo non più attuale, ovvero che tali costi minimi vengano stabiliti da rappresentanti di categorie economiche, **come** (quanto meno per 8 membri su dieci) **accadeva in passato, quando era l'Osservatorio a deciderli**. Infatti, la Corte chiaramente denuncia la violazione dell'art. 101 del Trattato sul funzionamento dell'UE (TFUE) perché ritiene che l'Osservatorio sia (o meglio fosse) una sorta di decisore tra **associazioni di imprese**. Tale art. 101 TFUE stabilisce, infatti, che sono "incompatibili con il mercato interno e vietati tutti gli accordi tra imprese, tutte le **decisioni di associazioni di imprese** e tutte le **pratiche concordate** che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano per oggetto e per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato interno". Il problema è che a seguito dell'abolizione (con il primo decreto sulla c.d. "spending review") della Consulta dell'Autotrasporto e della Logistica, e del suo Osservatorio, le prerogative di quest'ultimo sono passate direttamente al Ministero dei Trasporti (il **D.D. n. 86 del 12 settembre 2012** ha demandato il compito di fissare i predetti costi alla competente Direzione Generale del ministero). Lo dice, infatti, chiaramente la Corte: "*In via preliminare, occorre*

*precisare che la normativa nazionale controversa nei procedimenti principali prevede che i costi minimi d'esercizio siano determinati, principalmente, nell'ambito di accordi volontari di settore stipulati da associazioni di categoria di trasportatori e di committenti, secondariamente, in mancanza di accordi del genere, dall'Osservatorio e, in caso d'inerzia di quest'ultimo, direttamente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. [Solo, ndr] Nel corso del periodo tra novembre 2011 e agosto 2012, cui si riferiscono i procedimenti principali, i costi minimi d'esercizio sono stati effettivamente fissati dall'Osservatorio". E – continua la Corte – "...se è pur vero che l'articolo 101 TFUE riguarda esclusivamente la condotta delle imprese e non disposizioni legislative o regolamentari emanate dagli Stati membri, resta il fatto che tale articolo, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, che instaura un dovere di collaborazione tra l'Unione europea e gli Stati membri, obbliga questi ultimi a non adottare o a non mantenere in vigore provvedimenti, anche di natura legislativa o regolamentare, idonei ad eliminare l'effetto utile delle regole di concorrenza applicabili alle imprese (v. sentenze Cipolla e a., C-94/04 e C-202/04, EU:C:2006:758, punto 46, nonché Sbarigia, C-393/08, EU:C:2010:388, punto 31). Come dire: se lo Stato autorizza un'Associazione di imprese a concordare a tavolino i prezzi di alcuni beni o servizi si ha comunque violazione dell'articolo 101 TFUE, in combinato disposto con l'articolo 4, paragrafo 3, TUE, cosa che in effetti accade ogni qualvolta "uno Stato membro vuoi imponga o agevoli la conclusione di accordi in contrasto con l'articolo 101 TFUE o rafforzi gli effetti di tali accordi, vuoi revochi alla propria normativa il suo carattere pubblico delegando ad operatori privati la responsabilità di adottare decisioni di intervento in materia economica (v. sentenze Centro Servizi Spediporto, C-96/94, EU:C:1995:308, punto 21; Arduino, C-35/99, EU:C:2002:97, punto 35, nonché Cipolla e a., EU:C:2006:758, punto 47). In particolare, ricorda ancora la Corte, "... nella sentenza Centro Servizi Spediporto .... la Corte, investita di una questione simile in relazione alla normativa italiana all'epoca vigente che istituiva un sistema di tariffe obbligatorie a forcilla comprese tra un minimo e un massimo, ha dichiarato, da un lato, che, qualora la normativa di uno Stato membro preveda che le tariffe dei trasporti di merci su strada siano approvate e rese esecutive dalla pubblica autorità, sulla base di proposte di un comitato, se quest'ultimo è composto da una maggioranza di rappresentanti dei pubblici poteri, a fianco di una minoranza di rappresentanti degli operatori economici interessati, e deve rispettare nelle sue proposte determinati criteri di interesse pubblico, la fissazione di tali tariffe non può essere considerata un'intesa tra operatori economici privati ...". Anche nella sentenza Librandi (C-38/97), espressamente richiamata nella pronuncia in esame, la Corte aveva precisato che la fissazione di tariffe può dirsi legittima se le stesse siano determinate nel rispetto di criteri di interesse pubblico definiti per legge. Invece, premette la Corte, nel nostro caso va rilevato che l'Osservatorio risulta composto principalmente da rappresentanti di associazioni di categoria di vettori e di committenti. Infatti, all'epoca dei ricorsi, dei dieci membri dell'Osservatorio scelti dal presidente della Consulta, otto sono espressione delle associazioni di vettori e di committenti, e il decreto di nomina*

specifica che sono nominati «in rappresentanza» dell'associazione o impresa di appartenenza. Inoltre, le decisioni dell'Osservatorio sono approvate a maggioranza dei membri, e nessun rappresentante statale ha un diritto di veto o di voto preponderante che possa riequilibrare le relazioni di forza tra l'amministrazione e il settore privato, diversamente dalla situazione di cui alle sentenze Reiff (C-185/91, EU:C:1993:886, punto 22), Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft (C-153/93, EU:C:1994:240, punto 21), Centro Servizi Spediporto (EU:C:1995:308, punto 27) e Librandi (EU:C:1998:454, punto 35). Pertanto, quello che conta è che sia perseguito l'interesse generale e gli interessi delle imprese degli altri settori o degli utenti dei servizi di cui trattasi, e non un mero interesse particolare. Occorre altresì verificare, secondo la Corte, se i dichiarati intenti di tutela della sicurezza stradale fossero effettivamente perseguiti dall'Osservatorio. Cosa di cui invece essa dubita poiché "... ai membri dell'Osservatorio [è lasciato] un amplissimo margine di discrezionalità e di autonomia nella determinazione dei costi minimi d'esercizio nell'interesse delle organizzazioni di categoria che li hanno designati. Infatti, la Commissione osserva a questo proposito che il verbale di una riunione dell'Osservatorio attesta che, quando i membri dell'Osservatorio non si sono trovati in accordo sull'ambito di applicazione dei costi minimi d'esercizio, uno dei membri ha espresso la propria contrarietà in ragione degli interessi dell'associazione di categoria che rappresentava e non in ragione di interessi pubblici". Pertanto, "la normativa nazionale di cui trattasi nei procedimenti principali non contiene né regole procedurali né prescrizioni sostanziali idonee a garantire che l'Osservatorio si comporti, in sede di elaborazione dei costi minimi d'esercizio, come un'articolazione del pubblico potere che agisce per obiettivi d'interesse pubblico .... Si evince dal fascicolo fornito alla Corte che l'autorità pubblica non esercita alcuna forma di controllo sulle valutazioni espresse dall'Osservatorio in merito ai criteri di determinazione dei costi minimi d'esercizio o al valore fissato ... Analogamente, non risulta che altri organi o associazioni pubblici siano consultati prima che tali costi siano recepiti con decreto e resi esecutivi. Da quanto precede risulta alla Corte che, considerate la composizione e la modalità di funzionamento dell'Osservatorio, da un lato, e l'assenza tanto di criteri d'interesse pubblico definiti per legge in modo sufficientemente preciso da garantire che i rappresentanti dei vettori e dei committenti operino effettivamente nel rispetto dell'interesse pubblico generale che la legge mira a conseguire, quanto di un effettivo controllo e di potere decisionale in ultima istanza da parte dello Stato, e dall'altro, l'Osservatorio è da considerarsi un'associazione di imprese, le cui determinazioni sono idonee a restringere il gioco della concorrenza nel mercato interno .... impedendo alle imprese di fissare tariffe inferiori a tali costi, equivale alla determinazione orizzontale di tariffe minime imposte. Altro appunto è che "la determinazione dei costi minimi d'esercizio non risulta tuttavia idonea né direttamente né indirettamente a garantire il conseguimento [della tutela della sicurezza stradale]"... "[...][mancando] il nesso tra i costi minimi d'esercizio e il rafforzamento della sicurezza stradale"..."[ed esistendo] ... moltissime norme, comprese quelle del diritto dell'Unione ... riguardanti specificamente la sicurezza stradale, che costituiscono misure più efficaci e meno

restrittive, [la cui] osservanza .... può garantire effettivamente il livello di sicurezza stradale adeguato". Vedremo quindi cosa succederà. Possiamo al momento anticipare che è prevedibile che non verranno più riconosciuti nei Tribunali eventuali richieste di conguagli tariffari per trasporti effettuati tra il novembre 2011 e l'agosto 2012. Tuttavia la normativa deve ritenersi ancora oggi pienamente vigente, sicché il problema dei "costi minimi" non pare affatto superato. Anzi lo Stato italiano rischia una procedura di infrazione se non adeguerà la sua normativa con quanto stabilito dalla Corte, se, cioè, non preciserà il rapporto causale esistente tra i criteri di composizione dei costi minimi dell'autotrasporto e la tutela della sicurezza stradale e sul lavoro, dimostrando la diretta incidenza tra queste ultime e la fissazione di soglie minime di prezzo per categorie di trasporti o filiere. In altri campi questo è già stato fatto, basti pensare ai meccanismi di determinazione della sostenibilità ed attendibilità dell'offerta economica in relazione all'incidenza degli oneri per la sicurezza negli appalti pubblici.



avv. Daniela D'Alauro  
Studio Legale Turci

## No alla doppia IVA all'importazione: il Giudice Europeo dà ragione agli operatori

**N**ei mesi scorsi la Corte di Giustizia dell'Unione Europea, con la sentenza del 17 luglio 2014, nella causa C-272/13, *Euroland*, ha affermato che è contraria al diritto europeo una normativa nazionale, in forza della quale uno Stato membro richiama il pagamento dell'IVA all'importazione, sebbene l'imposta sia stata già assolta mediante emissione dell'autofattura e relativa registrazione nei libri contabili, registro iva vendite e registro iva acquisti, da parte del soggetto passivo (c.d. *reverse charge* o inversione contabile), ritenendo irrilevanti eventuali irregolarità formali. Il deposito IVA, previsto dall'art. 50 bis del D.L. 331/1993, consente agli operatori che importano

pagamento dell'IVA dal momento dell'importazione a quello dell'estrazione della merce dal deposito stesso e di effettuare il pagamento dell'imposta in *reverse charge*, equiparando di fatto la posizione dell'operatore che importa merce da Paesi extra UE a quella dell'operatore che acquista beni all'interno dell'Unione Europea. Il contenzioso trae origine dalla richiesta dell'Agenzia delle Dogane italiana di pagamento dell'IVA sulle importazioni provenienti da Paesi Terzi eseguite per il tramite del deposito IVA, in caso di mancata introduzione delle merci nel deposito stesso, nonostante la regolarizzazione dell'imposta col meccanismo dell'inversione contabile, contestando l'utilizzo "virtuale" del deposito. La posizione assunta dall'Agenzia delle Dogane era stata avallata dalla Corte di Cassazione, che, con numerose sentenze di identico tenore (cfr., *ex multis*, Cass. 19.05.2010 da n. 12262 a n. 12267 e da n. 12272 a n. 12275) aveva sostenuto l'imprescindibilità del transito fisico della merce nel deposito IVA, invocando erroneamente gli artt. 98/110 del Codice Doganale Comunitario, ("la gestione dei depositi IVA è ampiamente regolata dagli artt. 98/110 del Codice Doganale Comunitario e non può prescindere dalla materiale introduzione delle merci nel deposito doganale", Cass., 19.05.2010, n. 12262), disciplinanti invece il diverso istituto del deposito doganale, e ritenendo irrilevante l'avvenuto assolvimento dell'imposta con il sistema dell'inversione contabile. Il procedimento nante la Corte di Giustizia UE è stato instaurato a seguito del rinvio pregiudiziale disposto dalla Commissione Tributaria Regionale di Firenze-Sezione staccata di Livorno, che ha investito della questione il Giudice Europeo, interrogandolo sulla conformità al diritto dell'Unione della normativa e prassi italiana di chiedere il pagamento dell'IVA all'importazione assolta in *reverse charge* al momento dell'estrazione della merce dal deposito fiscale ai fini IVA, quando siano riscontrate irregolarità nell'introduzione della merce nel deposito medesimo. Il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia UE è, infatti, uno strumento previsto dall'art. 267 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, che permette ai Giudici nazionali degli Stati membri di adire la Corte per interrogarla sull'interpretazione o sulla validità del diritto europeo nell'ambito di una causa pendente. La decisione del Giudice di Lussemburgo in ordine alla corretta interpretazione della norme di derivazione europea ha altresì effetti vincolanti in tutti i procedimenti in corso pendenti in ogni grado di giudizio. La Corte di Giustizia, chiamata a pronunciarsi, ha sconfessato l'orientamento assunto dalla Corte di Cassazione, sancendo l'irrilevanza del transito fisico della merce nel deposito IVA, precisando come il medesimo sia un mero requisito formale, la cui inosservanza non comporta il mancato pagamento dell'IVA all'importazione se l'imposta, come nel caso di specie, è stata regolarizzata nell'ambito del meccanismo dell'inversione contabile applicato dal soggetto passivo. In particolare la richiesta di un nuovo versamento dell'IVA



beni da Paesi non Europei di rinviare il

richiesta di un nuovo versamento dell'IVA

all'importazione, senza tener conto del pagamento già avvenuto, equivarrebbe a privare il soggetto passivo del suo diritto a detrazione e si porrebbe in contrasto con il principio di neutralità dell'IVA. Invero assoggettare un'unica operazione ad una doppia imposizione dell'IVA, concedendo al contempo una sola volta la detraibilità di tale imposta, farebbe permanere la rimanente IVA a carico del soggetto passivo. Come ripetutamente sottolineato dalla giurisprudenza della Corte Europea, il diritto alla detrazione occupa un ruolo fondamentale nel sistema comune dell'IVA, in quanto è diretto a garantire la perfetta neutralità fiscale di tale imposta rispetto a tutte le attività economiche. Poiché tale neutralità presuppone la facoltà per il soggetto passivo di detrarre l'IVA dovuta o assolta nell'ambito di tutte le sue attività economiche, una sanzione consistente nel diniego del diritto a detrazione non è conforme alla Sesta direttiva laddove, come nel caso di specie, non siano ravvisabili frodi o danni per il bilancio dello Stato (v. sentenze Sosnowska, C-25/07, EU:C:2008:395, punti 23-24, EMS- Bulgaria Transport, EU:C:2012:458, punti 68-70). Inoltre il Giudice Europeo pone l'accento sull'importanza del regime dell'inversione contabile, che costituisce un efficace strumento in grado di contrastare l'evasione e l'elusione fiscale e, proprio per tale ragione, negli ultimi anni ne è stato esteso l'ambito di utilizzo a un numero sempre maggiore di operazioni (cfr. in particolare Direttive 2013/42/UE e 2013/43/UE del Consiglio, entrambe del 22 luglio 2013). Avendo la Corte riconosciuto che il *reverse charge* costituisce a tutti gli effetti un mezzo di assolvimento dell'IVA, non ha neppure ragion d'essere la specifica sanzione comminata dall'Agenzia delle Dogane, ai sensi dell'art. 13 D.Lgs. 471/1997, pari al 30% dell'imposta ritenuta dall'Amministrazione erroneamente non versata. A tal riguardo la Corte, peraltro, svolge importanti generali considerazioni sulle sanzioni. In particolare, come affermato costantemente dalla giurisprudenza sovranazionale, le sanzioni non possono eccedere quanto necessario per assicurare l'esatta riscossione dell'IVA ed evitare l'evasione (v. sentenze Ecotrade, C-95/07 e C-96/07, EU:C:2008:267, punti 65-67; EMS-Bulgaria Transport, C 284/11, EU:C:2012:458, punto 67, e Rēdlihs, EU:C:2012:497, punto 47), ossia devono essere proporzionate. Tale principio trova altresì conferma nell'art. 42 del Codice Doganale dell'Unione, ove il legislatore europeo ha sancito che le sanzioni applicabili in caso di violazione della normativa doganale "devono essere effettive, proporzionate e dissuasive". Al fine di valutare se una sanzione sia conforme al principio di proporzionalità, occorre tenere conto della natura e della gravità dell'infrazione che tale sanzione mira a penalizzare nonché delle modalità di determinazione dell'importo della sanzione stessa. Già in passato la Corte aveva chiarito che una sanzione, consistente in una maggiorazione dell'imposta secondo una percentuale forfettaria, senza possibilità di gradazione dell'importo, può eccedere quanto necessario per assicurare l'esatta riscossione dell'IVA ed evitare l'evasione (v. sentenza Rēdlihs, EU:C:2012:497, punti 45 e 50-52). Conseguentemente il Giudice europeo non esclude che la sanzione prevista dall'art. 13 D.Lgs. 471/1997, in considerazione sia dell'entità della percentuale fissata per la maggiorazione, ossia il 30% dell'imposta, sia dell'impossibilità di adeguarla alle circostanze specifiche di ogni caso

di specie, possa rivelarsi sproporzionata (v. sentenza Rēdlihs, EU:C:2012:497, punto 52). In base alla giurisprudenza della Corte, il versamento di interessi moratori potrebbe astrattamente costituire una sanzione adeguata in caso di violazione di un obbligo formale, a condizione tuttavia che non ecceda quanto necessario al conseguimento degli obiettivi perseguiti, consistenti nel garantire l'esatta riscossione dell'IVA e nell'evitare l'evasione (v. sentenza EMS- Bulgaria Transport, EU:C:2012:458, punto 75). In particolare, qualora l'importo globale degli interessi posti a carico del soggetto passivo dovesse corrispondere all'importo dell'imposta detraibile, privando quindi quest'ultimo del suo diritto a detrazione, una siffatta sanzione dovrebbe essere considerata sproporzionata. Il Giudice Europeo lascia tuttavia al Giudice del rinvio la valutazione finale sulla sproporzionalità della sanzione, se pur erroneamente comminata dall'Amministrazione. La pronuncia della Corte di Giustizia naturalmente avrà effetti rilevanti anche in fattispecie diverse dai depositi fiscali, tutte le volte in cui l'autofattura, in conformità al principio di neutralità dell'IVA, ribadito anche in questa occasione dal Giudice Europeo, possa costituire un mezzo di assolvimento dell'imposta, come in materia di *royalty*, oltreché in relazione al regime sanzionatorio delle violazioni in materia di IVA, il cui attuale assetto sembra non rispondere ai principi di proporzionalità e adeguatezza, riaffermati dalla Corte con particolare riferimento alle sanzioni per violazioni meramente formali.



Avv. Claudio Perrella  
Studio legale LS Lexjus Sinacta

## Extension del termine per il ritiro della merce nei contratti GAFTA FOB

Una recente sentenza ha analizzato la disciplina contenuta nei contratti Gafta FOB per l'*extension* del termine per il ritiro da parte del compratore. La decisione conferma il principio tradizionalmente racchiuso nella formula "*time is of the essence*": pattuizioni che contengono scadenze o termini sono di regola *conditions*, il cui mancato rispetto dà diritto alla parte adempiente di dichiarare il contratto risolto; è imperativo dunque che l'*extension* venga richiesta con la massima tempestività. Allo stesso tempo, è indispensabile valutare con grande attenzione (e cautela) le conseguenze di eventuali ritardi, e dichiarare la controparte in *default* solo dopo aver accertato al di là di ogni dubbio che il termine è decorso. Infine, è essenziale accertare cosa prevede l'edizione del contratto GAFTA richiamata in contratto, perché per effetto delle revisioni periodiche dei contratti-tipo possono esservi differenze sostanziali tra una edizione e quella successiva. Il caso "*Soufflet Negoce SA c. Fedcominvest Europe SARL* [2014] EWHC 2405" è relativo ad un contratto di vendita di orzo francese che richiamava il contratto Gafta 64 FOB; questo contiene in particolare le seguenti clausole: (6)

*PERIOD OF DELIVERY In case of re-sales all notices shall be passed on without delay, where possible, by telephone and confirmed on the same day in accordance with the notices clause. (8)*

*EXTENSION OF DELIVERY The contract period of delivery shall be extended by an additional period of not more than 21 consecutive days, provided that buyers serve notice claiming extension not later than the next business day following the last day of the delivery period ... (19)*

*NOTICES All notices required to be served on the parties pursuant to this contract shall be communicated rapidly in legible form. Methods of rapid communication for the purposes of this clause are defined and mutually recognized as:- either telex, or letter if delivered by hand on the date of writing, or telefax, or email, or other electronic means, always subject to the provision that if receipt of any notice is contested, the burden of proof of transmission shall be on the sender who shall, in the case of a dispute, establish, to the satisfaction of the arbitrator(s) or board of appeal appointed pursuant to the arbitration clause, that the notice was actually transmitted to the addressee. In case of resales/repurchases all notices shall be served without delay by sellers on their respective buyers or vice-versa, and any notice received after 16h00 on a business day shall be deemed to have been received on the business day following. A notice to the brokers or agent shall be deemed a notice under this contract" (sottolineatura nostra) Il delivery period era "10 november/10 december 2010 at buyer's option". Dal momento che il 10 dicembre cadeva di venerdì il "next business day following the last day of the delivery period" entro il quale parte acquirente avrebbe dovuto trasmettere la *notice* con la richiesta di estensione in base all'articolo 8 cadeva il successivo lunedì 13 dicembre. La nave scelta aveva subito ritardi ed i compratori dunque avevano trasmesso la *notice* richiedendo l'*extension* alle ore 17.09 del 13 dicembre. La venditrice aveva sostenuto che la *notice* (in quanto trasmessa dopo le 16.00) in base alla clausola 19 del Gafta 64 doveva ritenersi ricevuta il giorno successivo, e dunque era tardiva. L'acquirente aveva replicato che l'articolo 19 faceva riferimento esclusivamente alle ipotesi di *resales/repurchases*, e la *extension* era al contrario tempestiva. Il Board of Appeal della Gafta (e - a seguito dell'appello proposto avverso il lodo - la High Court) hanno condiviso la posizione di parte acquirente, ritenendo che la clausola 19 non si applicasse al caso di specie, e che gli acquirenti avevano fino alla mezzanotte del 13 dicembre 2010 per trasmettere la *notice*. Il contenzioso ha avuto ad oggetto la previsione contenuta nei contratti Gafta FOB nel testo successivo alla revisione del 2003. Il testo precedente (del 2000) era sensibilmente diverso, ed aveva il seguente tenore: '*Any notice received after 16:00 hours on a business day shall be deemed to have been received on the business day following. In case of resales all notices shall be passed on without delay by Buyers to their respective Sellers or vice versa*. La tesi sostenuta con successo in giudizio dagli acquirenti è stata che la versione del 2000 confortava la posizione di Soufflet, che era invece incompatibile con il wording della clausola introdotto nel 2003. La sentenza in esame conferma dunque l'indispensabilità di valutare con grande attenzione quando e come dichiarare la propria controparte inadempiente, avendo cura in particolare di accertare che effettivamente sia irrimediabilmente decorso il termine previsto in contratto.*



avv. Fabio Pieroni

Studio Legale Siccardi Bregante & C.

## Il caso Quest

La controversia trae origine dal trasporto dalla Thailandia alla Nigeria di un carico di riso in sacchi sbarcato in stato danneggiato da bordo della nave "Quest" (Viscous Global Investment Limited c. Palladium Navigation Corporation; leggasi all'indirizzo

<http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2014/2654.html>).

A copertura della partita di merce erano state emesse quattro polizze di carico predisposte su base Congenbill 1994. Come noto la clausola 1 di detto formulario standard prevede che "il contratto di noleggio, datato come da frontespizio, inclusa legge e clausola arbitrale, sono qui incorporati". Nessuna delle quattro polizze, peraltro, riportava sul fronte l'esatta indicazione del relativo contratto di noleggio sottostante benché ve ne fossero diversi; ciascuno, ovviamente, con una differente clausola arbitrale. Costatato il danneggiamento del carico i ricevitori chiedevano, dunque, al vettore ed ottenevano dal relativo assicuratore di responsabilità (il c.d. P&I Club) una lettera di garanzia (c.d. LOU, Letter of Undertaking) a copertura dei danni. Il testo di detta garanzia comprendeva, tra l'altro, una clausola in forza della quale "gli armatori accettano di sottoporre la presente controversia ad arbitrato a Londra con applicazione della legge inglese (Regole dell'Aja Visby e Cogsa 1992) e scelta di un arbitro per ciascuna parte con nomina del terzo arbitro dai due così incaricati". I ricevitori danneggiati davano così ingresso alla procedura arbitrale contro il vettore in forza della clausola contenuta nella lettera di garanzia ed assumendo che la stessa avesse effetto novativo di tutte le altre clausole compromissorie contenute nei contratti di noleggio sottostanti alle polizze di carico emesse a copertura della merce trasportata. L'armatore convenuto contestava però la competenza funzionale del collegio arbitrale così insediato. Secondo l'armatore, infatti, l'effetto novativo della clausola arbitrale contenuta nella lettera di garanzia era limitato solo ad alcuni aspetti mentre per tutti i restanti profili le clausole arbitrali sottostanti alle polizze di carico dovevano ritenersi pienamente efficaci. In particolare a termini di dette clausole i reclami inferiori a USD 100.000 avrebbero dovuto essere decisi secondo la c.d. *small claim procedure* (un procedimento dalle forme più snelle ed economiche) per cui,

secondo la tesi difensiva del vettore convenuto, i ricevitori avrebbero dovuto iniziare quattro separati procedimenti arbitrali in base a detta procedura anziché un unico arbitrato così come introdotto. Sarcasticamente appare inutile sottolineare che il termine per l'instaurazione di dette diverse procedure arbitrali era, frattanto, decorso con intervenuta decadenza dei ricevitori dall'azione per danni laddove fossero state accolte le tesi vettoriali. Il convenuto sosteneva in buona sintesi che (i) le clausole arbitrali cui fare riferimento erano quelle contenute nel contratto di noleggio ed incorporate in ciascuna polizza (ii) la finalità primaria della LOU era quella di fornire una garanzia ai ricevitori in relazione ai loro reclami e non di prevedere una clausola arbitrale in sostituzione di quelle già esistenti nei singoli contratti di noleggio (iii) la clausola arbitrale prevista dalla lettera di garanzia modificava solo in minima parte le previsioni delle clausole arbitrali esistenti nei contratti di noleggio ma non ne modificava la sostanza (iv) per tale motivo le clausole dei contratti di noleggio non potevano considerarsi minimamente scalfite nella loro operatività dalla clausola inserita nella lettera di garanzia (v) per tale motivo la previsione, inserita nelle clausole arbitrali dei contratti di noleggio, di assoggettare alla *small claim procedure* i reclami entro USD 100.000 doveva ritenersi intatta. Il collegio arbitrale, richiesto di esprimersi sulla propria competenza, non raggiungeva la maggioranza e risultava così necessario investire della questione la High Court. Il giudice adito non ha accolto l'interpretazione dell'armatore. Secondo il giudice la pattuizione inserita nella lettera di garanzia era perfettamente idonea ad operare quale nuova ed autonoma clausola arbitrale avendone tutti i requisiti necessari. Per tale motivo secondo la Corte non vi era alcun motivo per perché le parti non dovessero interpretare tale clausola quale novativa rispetto a quelle inserite nei contratti di noleggio sottostanti le polizze di carico. Inoltre, secondo il giudice, vi erano ulteriori ragioni per cui doveva ritenersi che le parti avessero inteso sostituire - e non semplicemente integrare - le originarie clausole compromissorie con quella inserita

nella lettera di garanzia. In particolare secondo il giudice avrebbe avuto poco senso, anzi avrebbe rappresentato sicura fonte di confusione, prevedere l'accordo compromissorio in due diverse collocazioni (parte nella lettera di garanzia e parte nei contratti di noleggio). Le parti, inoltre, erano consapevoli che avrebbero potuto esserci reclami al di sotto della soglia di USD 100.000. Il fatto che non fosse stato fatto alcun riferimento alla *small procedure claim* nella clausola arbitrale inserita nella LOU pareva tranciante di ogni altra considerazione in merito al (non) ricorso a tale procedura. Secondo il giudice, sarebbe stato, inoltre, piuttosto bizzarro - come contrariamente sostenuto dai convenuti - che le parti si accordassero per instaurare quattro separati arbitrati. L'argomento centrale dell'armatore/vettore basato sul fatto che le clausole arbitrali dei contratti di noleggio sarebbero state incorporate nelle polizze di carico non era certa soprattutto con riferimento all'individuazione di quale - tra le varie clausole arbitrali sottostanti e differenti tra loro - dovesse applicarsi. Tale ambiguità doveva intendersi risolta, secondo la sentenza in esame, dalla più chiara clausola inserita nella lettera di garanzia. La decisione in commento ha così chiarito che, secondo la Corte, la clausola contenuta nella lettera di garanzia dovesse ritenersi a tutti gli effetti come l'unica clausola arbitrale voluta dalle parti in logica e ragionevole sostituzione delle singole clausole inserite nei contratti di noleggio. Certo la coesistenza di una clausola arbitrale prevista nella lettera di garanzia con quelle previste nei contratti di noleggio sottostanti non rappresentava un problema lineare da risolvere. Il mancato raggiungimento di un accordo da parte del collegio arbitrale in merito alla propria competenza e la conseguente necessità di dover sottoporre il caso al giudice ordinario era già di per sé indicativo di una certa difficoltà interpretativa. Il caso è, dunque, interessante ed è stato risolto dal giudice, in favore dei ricevitori danneggiati, con un approccio ispirato a concretezza. Certo l'esito del reclamo sarebbe stato ben diverso per gli interessi carico laddove anche solo pochi termini di tale clausola fossero stati redatti in maniera diversa.





avv. Massimiliano Grimaldi  
Grimaldi Studio Legale

## Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto. Brevi notazioni sull'AS 1167

Il 15 novembre 2013 è stato presentato al Senato il disegno di legge di iniziativa governativa AS 1167 recante "Delega al Governo per la riforma del codice della nautica", Il disegno di legge in questione è stato successivamente assegnato, in sede referente, alla 8ª commissione permanente che ha avviato la relativa discussione. Nel merito, l'articolo 1 del predetto disegno di legge delega il Governo ad adottare, entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della legge di delegazione, uno o più decreti legislativi, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti di concerto con i Ministri degli affari esteri, per gli affari europei, dell'economia e delle finanze, della salute, per la pubblica amministrazione e la semplificazione, della



giustizia, dell'istruzione, dell'università e della ricerca, dello sviluppo economico e dei beni e delle attività culturali e del turismo, di revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, e per la disciplina delle seguenti materie: a) regime amministrativo e navigazione delle unità da diporto; b) attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione da diporto e di prevenzione degli incidenti in prossimità della costa, con l'obiettivo della salvaguardia della vita umana in mare; c) revisione della disciplina sanzionatoria in relazione alla gravità e al pregiudizio arrecato alla tutela degli interessi pubblici nonché alla natura del pericolo derivante da condotte illecite al fine di garantire comunque l'effettività degli istituti sanzionatori. La delega dovrà essere esercitata in conformità con i criteri di semplificazione delle procedure tali da consentire la revisione del codice della nautica da diporto mantenendone fermo l'assetto e il riparto delle competenze nonché al fine di migliorare le condizioni di effettiva concorrenzialità del settore nell'ambito della *Strategia europea per il turismo costiero e marino*, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi: a) coordinamento e armonizzazione della normativa in materia di nautica da diporto e di iscrizione delle unità da diporto, coniugando la semplificazione degli

adempimenti formali posti a carico dell'utenza e delle procedure amministrative e di controllo; b) semplificazione del regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali; c) revisione della disciplina in materia di navigazione temporanea, secondo criteri di semplificazione, di imbarcazioni e navi da diporto non abilitate e non munite dei prescritti documenti ovvero abilitate e provviste di documenti di bordo ma affidate in conto vendita o in riparazione e assistenza ai cantieri navali; d) semplificazione della procedura amministrativa per la dismissione di bandiera; e) regolamentazione dell'attività di locazione dei natanti secondo criteri di semplificazione, nel rispetto dei requisiti generali di sicurezza anche ai fini della salvaguardia delle persone trasportate; f) revisione della disciplina della mediazione nei contratti di costruzione, di compravendita, di locazione, di noleggio di navi e nei contratti di trasporto marittimo al fine di adattarla alle specifiche esigenze e caratteristiche del settore della nautica da diporto; g) revisione dei titoli professionali del diporto in relazione all'introduzione di un titolo semplificato per lo svolgimento dei servizi di coperta per imbarcazioni da diporto; h) eventuale inserimento della cultura del mare e dell'insegnamento dell'educazione marinara nei piani formativi scolastici, nel rispetto dei principi costituzionali e della normativa vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, anche attraverso l'attivazione di specifici corsi; i) istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela nel rispetto dei principi generali della sicurezza nautica e della salvaguardia della vita umana in mare, fatte salve le prerogative costituzionali delle Regioni; l) razionalizzazione delle attività di controllo delle unità da diporto attraverso metodologie di verifica atte ad evitare, nel rispetto della sicurezza nautica, forme di accertamenti ripetuti a carico delle stesse unità in ambiti temporali limitati; m) revisione della disciplina sanzionatoria attraverso l'aumento della entità delle sanzioni vigenti di un terzo, sia nel minimo che nel massimo edittale, relativamente alle violazioni, commesse mediante l'utilizzo di un'unità da diporto, concernenti l'inosservanza di una disposizione di legge o di regolamento o di un provvedimento legalmente emanato dall'autorità competente in materia di uso del demanio marittimo, del mare territoriale e delle acque interne, ivi compresi i porti, ovvero l'inosservanza di una disposizione di legge o di un regolamento in materia di sicurezza della navigazione; n) semplificazione dei procedimenti per l'applicazione e il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie al fine di garantire l'efficacia del sistema sanzionatorio, in particolare prevedendo la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità delle fattispecie, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento, con l'introduzione anche di misure riduttive dell'entità delle sanzioni in caso di assolvimento dell'obbligo del pagamento in tempi ristretti, nonché l'ampliamento delle

fattispecie incidenti nella materia della sicurezza nautica per le quali è prevista la sospensione e la revoca delle patenti nautiche; o) abrogazione espressa delle norme incompatibili. Dalla lettura dei suddetti principi e criteri direttivi pare chiaro come la finalità prevalente della iniziativa governativa sia quella della ulteriore semplificazione della disciplina di settore, certamente necessaria alla luce della non sempre felice esperienza applicativa del codice della nautica. In tale ambito sembra di particolare interesse la previsione della istituzione di una speciale disciplina della mediazione nel diporto, previsione invero già pensata in precedenza ma non attuata essenzialmente a causa delle difficoltà legate alla formulazione degli articoli 50 e 51 del codice (su tale specifica questione mi sono soffermato nel mio libro "La nautica da diporto. La disciplina legale.", Jovene, 2011). Andrebbe tuttavia valutato, nel corso dei lavori parlamentari, se non sia il caso di scrivere all'interno del codice anche la nuova disciplina in materia di concessioni demaniali riguardanti le strutture destinate alla nautica da diporto (punti di ormeggio, approdi e porti turistici) e, ciò, considerato che tale tipologia di concessioni risulta solo marginalmente avere caratteristiche similari alle altre concessioni con finalità turistico ricreativa. In correlazione con tale materia sarebbe peraltro utile definire la struttura minima essenziale del contratto di ormeggio, visti i delicati riflessi fiscali della tematica. Quanto, infine, ai titoli professionali del diporto, particolare rilievo sembra meritare la questione riguardante la individuazione dei requisiti della figura dello skipper, questione di cui è fatta espressa menzione anche nella COM 2014 (86) final "Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo". Nel suddetto documento la Commissione ha in particolare sottolineato che nella navigazione da diporto, le competenze che i vari Stati membri richiedono allo skipper sono diverse, il che limita lo sviluppo transfrontaliero del comparto e incide negativamente sul mercato del lavoro nella nautica. La Commissione ha altresì osservato che notevoli differenze separano ancora gli Stati membri anche relativamente alle qualifiche obbligatorie e alle dotazioni di sicurezza a bordo, con conseguente limitazione della mobilità e dell'accesso al mercato. Non è pertanto da escludersi che la Commissione ritenga necessario un intervento dell'UE sulle qualifiche richieste per l'esercizio della professione di skipper e per il diportismo in genere nonché per regolamentare le dotazioni di sicurezza nella navigazione turistica da diporto. Una ultima notazione: alla formulazione delle lettere b) - riportata in prima colonna - e h), sarebbe forse opportuno apportare una modifica onde fare riferimento in senso generale alla salvaguardia della vita umana e alla cultura della navigazione, considerato che il codice della nautica abbraccia anche la navigazione da diporto in acque interne.



Foto del S/v Maistracc  
di Andrea e Chicca Pestarini



avv. Barbara Pozzolo

Studio Legale Pozzolo

## La mediazione demandata dal giudice deve essere "effettiva"

**P**er la mediazione delegata non basta solo il primo incontro, ma le parti devono effettivamente perseguire un accordo". Questo, a grandi linee, sembra essere il principio espresso da alcuni Tribunali di merito in relazione alla mediazione delegata dal giudice di cui all'art. 5 Il comma d.lgs 28/2010 come modificato dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98 il quale dispone che " Fermo quanto previsto dal comma 1-bis e salvo quanto disposto dai commi 3 e 4, il giudice, anche in sede di giudizio di appello, valutata la natura della causa, lo stato dell'istruzione e il comportamento delle parti, può disporre l'esperimento del procedimento di mediazione; in tal caso, l'esperimento del procedimento di mediazione è condizione di procedibilità della domanda giudiziale anche in sede di appello. Il provvedimento di cui al periodo precedente è adottato prima dell'udienza di precisazione delle conclusioni ovvero, quando tale udienza non è prevista prima della discussione della causa. Il giudice fissa la successiva udienza dopo la scadenza del termine di cui all'articolo 6 e, quando la mediazione non è già stata avviata, assegna contestualmente alle parti il termine di quindici giorni per la presentazione della domanda di mediazione". Come è noto, la Legge 9 agosto 2013, n. 98 convertendo il Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69 (cosiddetto "Decreto del Fare") ha recato non poche modifiche al Decreto Legislativo 4 marzo 2010, n. 28, che disciplinò la mediazione delle controversie civili e commerciali. Fra le innovazioni vi è senz'altro la ridefinizione della 'mediazione delegata' dal giudice nel corso del giudizio, anche d'appello (art. 5, secondo comma dello stesso decreto n. 28): l'originaria facoltà del giudice di 'invitare' le parti a ricorrere alla mediazione, è oggi sostituita dal potere di "disporre l'esperimento del procedimento di mediazione" non soltanto, quindi, nei casi di obbligatorio ricorso a questa modalità di composizione dei conflitti, ma ogniqualvolta il giudice "valutata la natura della causa, lo stato dell'istruzione e il comportamento delle parti" reputi utile il ricorso alla stessa; da sottolineare che l'adempimento dell'ordine del giudice è condizione di procedibilità del giudizio pendente. Dopo la sentenza di incostituzionalità del 24 ottobre 2012 – pur inerente un profilo di tecnica legislativa, non sostanziale – urgeva un intervento propulsivo per condurre la mediazione fuori dall'impasse in cui si era venuta a trovare a seguito della pronuncia di incostituzionalità. All'esito della riforma della mediazione avvenuta con il Decreto del Fare (D.L. n. 69/2013 conv. conmodif. dalla L. n. 98/2013), i giudici di merito hanno iniziato a tracciare le "linee guida" del

novellato istituto, soprattutto per quando riguarda la mediazione delegata ovvero quella esercizio del potere del Giudice di rimettere, nel corso della controversia, le parti in mediazione. Secondo le prime interpretazioni, nel caso di mediazione delegata non si tratta di un mero invito a presentare una domanda di mediazione che il giudice può rivolgere alle parti, ma di un obbligo che rende il tentativo di mediazione una condizione di procedibilità della domanda giudiziale. La mediazione delegata quindi è destinata ad operare sia in primo grado che in appello, ma soprattutto con riferimento sia a controversie per le quali è già previsto il tentativo di mediazione (e magari è stato già inutilmente esperito) sia a controversie per le quali la legge non ha previsto la condizione di procedibilità di cui al comma 1 bis, D.Lgs. n. 28/2010. Ed, effettivamente, la spinta impressa dal 'decreto del fare' è stata assai ben accolta dai giudici, come testimoniano i primi indirizzi giurisprudenziali circa la mediazione disposta nel corso del giudizio: merita, quindi, richiamare alcune ordinanze, fra le quali quella della Seconda Sezione Civile del Tribunale di Firenze, che hanno affermato il principio secondo cui l'ordine del giudice di procedere alla mediazione delegata non può dirsi assolto con il mero dato formale della comparizione dei difensori innanzi ad un mediatore per dichiarare il rifiuto di procedere nella mediazione, ed ottenere in questo modo l'attestazione del cosiddetto 'verbale negativo/necessario per proseguire il giudizio. Il Tribunale di Firenze, nella persona della dott.ssa Breggiassi è spinto oltre ed ha affrontato alcuni punti critici della mediazione delegata dal giudice: la presenza delle parti personalmente e l'esperimento di una mediazione effettiva non limitata, quindi, solo al primo incontro. Nella controversia giunta all'esame del giudice fiorentino gli attori acquistavano tutte le quote di partecipazione della Società in accomandita semplice, la quale era già proprietaria di tre immobili ad uso abitativo. Tali immobili presentavano precarie condizioni dovute a infiltrazione d'acqua provenienti dai lastrici solari e dalle terrazze sovrastanti di proprietà della convenuta. Le parti avevano trovato un accordo per la stipula di una successiva scrittura privata, in base alla quale le parti avrebbero acconsentito ad una rapida esecuzione dei lavori con relativa ripartizione delle spese. Al momento della firma della scrittura-convenzione condominiale, tuttavia, una delle parti nella convinzione che si trattasse del medesimo contenuto dell'accordo in precedenza raggiunto, aveva sottoscritto l'accordo, pur non comprendendo la lingua italiana. In seguito, la stessa parte, aveva appreso che il testo sottoscritto disponeva, in futuro che avrebbe dovuto provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché alla stessa ricostruzione del lastrico solaio. La parte, quindi, agiva in giudizio per chiedere la nullità dell'accordo. Il Tribunale di Firenze ha espresso l'orientamento secondo cui la nuova disciplina della mediazione vada interpretata seguendo il principio di effettività. La mediazione demandata dal giudice potrà dirsi correttamente esperita realizzando quindi la condizione di procedibilità prevista dalla norma quando il tentativo di mediazione sia effettivamente avviato e quando le parti, salvo casi eccezionali, partecipino personalmente alla

mediazione e non si limitino a partecipare al primo incontro di mediazione (incontro programmatico ed informativo), ma adempiano effettivamente all'ordine del giudice partecipando alla vera e propria procedura di mediazione. A sostegno di tale affermazione il Giudice fiorentino afferma che "Ritenere che la condizione di procedibilità sia assolta dopo un primo incontro, in cui il mediatore si limiti a chiarire alle parti la funzione e le modalità di svolgimento della mediazione, vuol dire in realtà ridurre ad un' inaccettabile dimensione notarile il ruolo del giudice, quello del mediatore e quello dei difensori", infatti, "Non avrebbe dunque senso imporre l'incontro tra i soli difensori e il mediatore solo in vista di un'informativa" in quanto "i difensori, definiti mediatori di diritto dalla stessa legge, hanno sicuramente già conoscenza della natura della mediazione e delle sue finalità. Se così non fosse non si vede come potrebbero fornire al cliente l'informazione prescritta dall'art. 4, comma 3, del d.lgs 28/2010, senza contare che obblighi informativi in tal senso si desumono già sul piano deontologico (art. 40 codice deontologico)". Altresì osserva il Giudice fiorentino, "la natura della mediazione esige che siano presenti di persona anche le parti: l'istituto mira a riattivare la comunicazione tra i litiganti al fine di renderli in grado di verificare la possibilità di una soluzione concordata del conflitto: questo implica necessariamente che sia possibile una interazione immediata tra le parti di fronte al mediatore. L'assenza delle parti, rappresentate dai soli difensori, dà vita ad altro sistema di soluzione dei conflitti, che può avere la sua utilità, ma non può considerarsi mediazione". Prosegue, infatti, il Tribunale di merito che "Non avrebbe ragion d'essere una dilazione del processo civile per un adempimento burocratico del genere. La dilazione si giustifica solo quando una mediazione sia effettivamente svolta e vi sia stata data un'effettiva chance di raggiungimento dell'accordo alle parti. Pertanto occorre che sia svolta una vera e propria sessione di mediazione. Altrimenti, si porrebbe un ostacolo non giustificabile all'accesso alla giurisdizione". Una diversa ricostruzione dell'istituto, secondo il Tribunale di Firenze, non sarebbe altresì conforme all'art. 5 della direttiva 2008/52/CE in tema di mediazione in quanto contraria alle finalità dell'istituto stesso. La pronuncia si apprezza particolarmente, poiché essa recupera la vera essenza della procedura conciliativa che, non è un mero adempimento propedeutico al giudizio, deve invece svolgersi alla presenza personale delle parti le quali, consapevolmente e fattivamente, dovranno cooperare con serietà al tentativo di componimento bonario della controversia che le vede coinvolte. D'altronde, questa conclusione emerge anche dall'interpretazione letterale dell'art. 5, comma 1-bis e dell'art. 8, D.Lgs. 28/2010, i quali prevedono che le parti "esperiscano" il (o "partecipino" al) procedimento mediativo con l'assistenza degli avvocati; tale formulazione implica, quindi, la presenza degli assistiti. Appare evidente che, la giurisprudenza si stia muovendo nell'ottica di affermare che la mediazione delegata debba essere un'ulteriore opportunità di raggiungimento di un accordo fuori dalle aule giudiziarie e non un mero adempimento di natura formale e procedurale.



avv. Chiara Raggi

Studio Legale Mordiglia

## Aiuti di Stato e concorrenza sleale: la guerra dei traghetti in Sardegna

Con sentenza n. 2919 pubblicata l'11 Agosto scorso, un Giudice del Tribunale di Genova ha dichiarato che gli 824mila euro versati negli ultimi due anni dalla Regione Sardegna a favore di Saremar - compagnia di traghetti controllata dalla Regione che opera collegamenti fra Savona, Civitavecchia e la Sardegna - sono illegittimi in quanto costituiscono aiuti di Stato vietati dall'Unione Europea. La sentenza del Dott. Spera del Tribunale di Genova rappresenta un punto importante nella disputa che oppone le compagnie di navigazione impegnate nei collegamenti con la Sardegna. Per comprendere le motivazioni della decisione della corte di merito genovese occorre tuttavia fare un passo indietro e chiarire, in primo luogo, cosa debba intendersi per "aiuti di stato" e quale la rilevanza che essi assumono nell'ambito della

disciplina comunitaria della concorrenza fra imprese. Occorre subito chiarire che la disciplina comunitaria della concorrenza non si limita a regolare i comportamenti interni alle imprese ma più in generale può investire taluni comportamenti degli Stati che, direttamente o indirettamente, contribuiscono ad alterare le condizioni di concorrenza tra le imprese operanti nel mercato comune. Complementari alle norme sulla concorrenza applicabili alle imprese sono le disposizioni sugli aiuti di Stato contenute negli artt. 107-109 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE). Tali disposizioni sono preordinate alla realizzazione di un regime di concorrenza non falsata, nella misura in cui sono dirette ad evitare che il sostegno finanziario proveniente da un ente pubblico conduca ad alterare la "competizione ad armi pari" tra le imprese all'interno del mercato comune. Più in generale, la disciplina degli aiuti di Stato, nel prefigurare deroghe al divieto generale e una procedura di controllo della compatibilità con il

mercato comune, consente alla Commissione di contribuire alla definizione di vere e proprie linee di politica economica ed industriale. Il tenore dell'art. 107 TFUE è sul punto abbastanza eloquente: "sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra gli Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza". La nozione rilevante di aiuto è dunque molto ampia comprendendo in sostanza ogni vantaggio economicamente apprezzabile attribuito a un'impresa attraverso un intervento pubblico. Gli aiuti di Stato possono tuttavia essere concessi a favore di "imprese in difficoltà" qualora siano rispettate le condizioni previste negli orientamenti comunitari per il salvataggio e la ristrutturazione elaborati dalla Commissione Europea e pubblicati nella G.U. dell'Unione Europea dell'1.10.2004. Sebbene Saremar potesse essere considerata "impresa in difficoltà" si è ritenuto che gli aiuti ad essa erogati non fossero compatibili con il mercato interno in conformità a quanto previsto dal citato art. 107 TFUE in quanto non rispettavano tutte le condizioni previste dai detti orientamenti



comunitari per la ristrutturazione e il salvataggio delle imprese. Ma torniamo ai fatti che qui interessano. La questione era sorta a seguito della decisione della giunta regionale sarda di stanziare, nel corso del 2011 e del 2012, misure di sostegno a favore di Saremar per contrastare l'aumento del costo dei biglietti e la conseguente crisi del turismo sull'isola. La reazione delle altre compagnie di navigazione che operano nel settore dei collegamenti con la Sardegna non ha tardato a manifestarsi. GNV e le altre compagnie private hanno infatti risposto nel 2011 un ricorso in sede europea che si è concluso con la decisione della Commissione Europea del 22.1.2014 nella causa C(2013) 9101 e con la causa civile proposta davanti al Tribunale di Genova (RG 13561/2011). Le motivazioni adottate dalla Commissione Europea citata decisione sono state richiamate ed assunte a fondamento anche dal Tribunale di Genova che ha anzi ritenuto che tale decisione sulle misure di aiuto della Regione Sardegna a favore di Saremar fosse vincolante per la definizione della causa promossa da GNV contro

Saremar. La Commissione aveva già concluso ritenendo che le misure di aiuto disposte dall'ente Regione risultassero "incompatibili con il mercato interno" e che dunque l'Italia, avendo dato illegittimamente esecuzione agli aiuti in questione in violazione dell'art. 108 TFUE, fosse tenuta a "sopprimere" detto aiuto ottenendo il "ripristino dello status quo ante" e dunque "il rimborso da parte del beneficiario degli importi concessi a titolo di aiuti illegali" ai sensi dell'art. 14 Reg. CE 22.3.1999 n. 659. La sentenza del Tribunale di Genova ha preso in considerazione le tre differenti forme di sostegno finanziario disposte da parte della Regione Sardegna a favore di Saremar. Le tre tipologie di aiuto riguardavano in particolare: 1. La destinazione a Saremar di 3 milioni di Euro per attività promozionali (c.d. I aiuto); 2. l'assunzione di garanzia per la concessione a Saremar di un fido temporaneo per un importo non superiore a 3 milioni di Euro (c.d. II aiuto) e 3. la ricapitalizzazione della Saremar per un importo pari al credito dalla stessa vantato nei confronti di Tirrenia (c.d. III aiuto). Con riguardo al I aiuto, il Giudice genovese, ritenendo sul punto vincolante la decisione della Commissione Europea, ha affermato che non comportasse aiuto di Stato "il

prezzo pagato dalla Regione Sardegna per le attività promozionali" e che dunque non fosse dovuto alcun rimborso.

Anche riguardo al II aiuto il Giudice genovese ha richiamato le motivazioni già adottate dalla decisione della Commissione e ha ritenuto che la semplice concessione di una linea di credito, di

fatto non utilizzata da Saremar, non poteva costituire aiuto di Stato in quanto non ha comportato alcun trasferimento di risorse statali. A diverse conclusioni è invece giunto con riguardo al III aiuto. Qui, il Tribunale ligure ha ritenuto che la ricapitalizzazione della Saremar per un importo pari al credito dalla stessa vantato nei confronti di Tirrenia (e dunque per 824.000,00 Euro), "abbia attribuito alla stessa un vantaggio economico" e fosse dunque da considerarsi "aiuto di Stato". Secondo il Giudice, "è infatti improbabile che in simili circostanze un azionista privato, a parte tutte le considerazioni sociali di politica regionale e settoriale, avrebbe sottoscritto il capitale in questione". L'utilizzo di detto aiuto da parte di Saremar deve dunque ritenersi illegittimo poiché consente all'impresa beneficiaria di adottare politiche di prezzo altrimenti insostenibili in un regime di concorrenza sleale ai sensi dell'art. 2598 n. 3 codice civile. Tale norma dispone infatti che compie atti di concorrenza sleale chiunque "si

vale direttamente o indirettamente di ogni altro mezzo non conforme ai principi della correttezza professionale e idoneo a danneggiare l'altra azienda". La sentenza del Tribunale di Genova conferma pertanto la linea già assunta dalla Commissione secondo cui l'apporto di capitale della Regione disposto a favore di Saremar è da ritenersi incompatibile con le norme della UE in quanto non risulta accompagnato dall'attuazione di un piano di ristrutturazione conforme ai requisiti degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà. Peraltro, come si legge nella decisione della Commissione Europea del 22.1.2014, l'Italia è già stata ingiunta di recuperare da Saremargli aiuti incompatibili e dunque la parte di conferimento di capitale già attuata oltre gli interessi maturati dalla data in cui gli aiuti sono stati messi a disposizione del beneficiario fino alla data del loro effettivo recupero. La sentenza del Tribunale di Genova pone, come detto, un punto fermo nella lotta che vede contrapposti gli interessi della Regione Sardegna e le compagnie private di fronte all'aumento del prezzo dei traghetti. A farne le spese sono soprattutto gli utenti ed il turismo dell'Isola che, a causa del caro dei biglietti, sta soffrendo un'evidente flessione economica e danni economici enormi. Nell'estate che si è appena conclusa, a subire le conseguenze negative del caro dei prezzi dei traghetti in Sardegna è stata un'altra compagnia, GoinSardinia, compagnia di traghetti nata per iniziativa di un consorzio di soci, soprattutto albergatori e commercianti del Nord della Sardegna, proprio allo scopo di contrastare la politica economica e di prezzi applicata dalle altre compagnie private. GoinSardinia, tuttavia, con l'unico traghetto noleggiato per la stagione, prima del termine della stagione estiva, è stata costretta a interrompere i viaggi determinando evidenti disagi e disservizi per i passeggeri. A questo punto, fallito anche il tentativo domestico del consorzio sardo, di fronte alla recente pronuncia del giudice genovese, rimane davvero da chiedersi quale sarà la sorte dei prezzi dei traghetti in Sardegna?



**Richard Mabane**

Holman Fenwick Willan LLP

## Danni causati da inquinamento ambientale il fondo IPOC ed il caso NISSOS AMORGOS

In questa interessante sentenza emessa lo scorso mese di Maggio, si torna a parlare del noto caso di inquinamento ambientale scaturito dall'arenamento della NISSOS AMORGOS nel Canale di Maracaibo, Venezuela, nel 1997, causando la fuoriuscita di 3600 MT di petrolio in mare. Gard, parte attrice ed assicuratore degli armatori, ha promosso due reclami, uno in Inghilterra ed uno in Venezuela, contro il Fondo Internazionale di Risarcimento dei Danni Causati dall'Inquinamento da Idrocarburi (d'ora in avanti, 'il Fondo'), un'organizzazione internazionale creata ai sensi della Convenzione Internazionale sulla Responsabilità Civile per i Danni derivanti da Inquinamento da Idrocarburi del 1971, oltre che una *corporation* ai sensi della legge Inglese, in virtù delle disposizioni dell'*International Organisations Act 1968* ed il *International Oil*

*Pollution Compensation Fund (Immunities and Privileges) Order 1979*. Gli armatori ed il loro P&I Club, Gard, avevano stabilito un fondo di garanzia in Venezuela ed avevano pagato circa US\$6,5 milioni per estinguere i reclami fino al Dicembre 2000, quando è subentrato il Fondo, riflettendo la usuale pratica tra i P&I Clubs ed il Fondo, al fine di facilitare un rapido accordo. Infatti, una volta che tutti i reclami sono stati determinati, solitamente viene predisposto un pagamento per il pareggiamento del saldo da parte del Club al Fondo, o viceversa, in modo tale che entrambi abbiano contribuito proporzionalmente ai propri debiti. Ad un incontro tra Gard, il Gruppo Internazionale ed il Fondo tenutosi il 18 maggio 2014, il Direttore del Fondo aveva menzionato la sua intenzione di suggerire che alla riunione successiva del 6-9 maggio c.a. l'ammontare rimasto nel Fondo (circa £4.6 milioni) dovesse essere restituito a chi avesse contribuito. Questo spinse Gard a depositare presso la Corte Inglese un procedimento d'urgenza (*freezing order*) per bloccare eventuali tali pagamenti. In entrambi i reclami, Gard richiese alla Corte di far dichiarare il Fondo come responsabile, in relazione all'incidente sopra menzionato, per l'indennizzo di quanto sostenuto a seguito della sentenza emessa dalla Corte penale in Venezuela, il 26 Febbraio 2010, e nella quale si disponeva che gli armatori e Gard fossero responsabili, nei confronti della Repubblica del Venezuela stessa, per la somma di US\$ 60,250,396 per danni da inquinamento ambientale. Queste le principali questioni: 1) se il Fondo godesse di immunità con riguardo all'emissione di un ordine a seguito del ricorso sommario (*freezing injunction*); 2) se il Fondo godesse di immunità con riguardo al reclamo proposto i) in Inghilterra ed ii) in Venezuela; 3) se Gard potesse sostenere la propria posizione rispetto al proprio reclamo i) in Inghilterra ed ii) in Venezuela; 4) se vi fosse un

Venezuela, seppure affermò che non vi fosse allo stato prova contraria per cui Gard non potesse sostenere con successo la sua posizione in Venezuela. Quanto al punto 4, il giudice affermò che vi fosse un alto rischio di dissipazione dei beni, tale da giustificare l'emissione di un *freezing injunction*. La Corte decise a favore di Gard con riguardo all'emissione della *freezing injunction* in Inghilterra, specificando, tuttavia, che non potesse decidere con riguardo al reclamo depositato in Venezuela. Il caso in questione è uno dei cinque casi di mancato rimborso per danni da inquinamento da petrolio che ha coinvolto il Fondo del 1971. A seguito dei cambiamenti al regime di indennizzo all'inizio degli anni '90, molti Stati hanno cessato di far parte della Convenzione del 1971 che ha costituito il Fondo medesimo. La Convenzione non è più in vigore dal 24 Maggio 2002, e pur se deve essere dissolta, il Fondo rimane obbligato, ai sensi della Convenzione, a risarcire per perdite occorse prima del 2002. Tuttavia, non è rimasto molto nel Fondo per provvedere a questo o gli altri casi di rimborso in sospeso. L'Accordo tra il Fondo, l'Inghilterra e l'*International Oil Pollution Compensation Fund (Immunities and Privileges) Order 1979* stabilisce le immunità su cui il Fondo può fare affidamento nel Regno Unito. L'Ordine contiene una eccezione specifica all'immunità con riguardo a prestiti o altre transazioni per fornire denaro o arrangiamenti di finanziamento ("*a loan or other transaction for the provision of finance*"). Il Giudice ha ritenuto che Gard avesse una buona difesa, stante che la pratica del pagamento tra i Clubs ed il Fondo rientravano sotto questo titolo. Di conseguenza, il giudice decise che la Corte avesse giurisdizione per decidere circa la richiesta di procedimento d'urgenza, e che Gard avesse dimostrato l'esistenza di un rischio reale che il Fondo avrebbe dissipato il suo patrimonio restituendo i fondi a chi aveva contribuito. Pertanto, il Giudice aveva



rischio reale di dissipazione (*dissipation*) di beni. Quanto ai primi due punti, la Corte decise che l'immunità conferita ai sensi della sezione 6(1) dell'ordine emesso precedentemente, non costituiva una immunità completa, ma parziale (*qualified immunity*). L'immunità era stata concessa solo nella misura in cui l'azione giudiziale non rientrasse in una delle eccezioni elencate. Quanto al punto 3, sulla base della prova sino a quel momento depositata, la Corte decise che Gard potesse sostenere la propria posizione in Inghilterra, ma non decise sul

emesso *freezing order* con riguardo ai reclami della causa Inglese, ma non prese una decisione favorevole a Gard quanto al fatto, da loro argomentato, che il Fondo non avesse immunità in Venezuela. Il Fondo ha richiesto alla High Court di accantonare il reclamo in Inghilterra, ed il caso potrebbe dunque procedere in un appello ed alla fine anche dinanzi alla Supreme Court, il che potrebbe impedire la procedura di dissoluzione del Fondo per qualche tempo. Se i fondi della Convenzione del 1971 verranno esauriti, ci si domanda come il Fondo possa imporre ulteriori contribuzioni ai sensi di una Convenzione non più in vigore.

# Registrati per ricevere la nostra Newsletter

# Lex Trasporti

Mensile di diritto divulgativo

MENU

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

## LexTrasporti

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

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

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

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

comoverà alcuni "conversazioni" in collaborazione con il Consiglio dell'Ordine e altri partners nazionali ed internazionali.

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

Il direttore responsabile è il Dott. ...

Mi piace 3

Newsletter

---REGISTRATI---

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

Indirizzo email

iscriviti

ANSA.it

Posts

**www.lextrasporti.it**



avv. Daniela Aresu  
Studio Legale Aresu

## La normativa

DECRETO-LEGGE 12 SETTEMBRE 2014, N.133

MISURE URGENTI PER L'APERTURA DEI CANTIERI., LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE, LA DIGITALIZZAZIONE DEL PAESE, LA SEMPLIFICAZIONE BUROCRATICA, L'EMERGENZA DEL DISSESTO IDROGEOLOGICO E PER LA RIPRESA DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE (14G00149) (GU SERIE GENERALE N.212 DEL 12-9-2014).

Il Decreto Legge n.133 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 12 settembre 2014 rilancia, per il trasporto marittimo, il "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica". L'art.29, rubricato pianificazione strategica della portualità e della logistica, prevede, al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti, l'adozione con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, del piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Particolare attenzione è riservata alla realizzazione dei progetti inerenti alla logistica portuale. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto, le Autorità portuali presentano alla Presidenza del Consiglio dei Ministri un resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere corredato dai relativi cronoprogrammi e piani finanziari. La Presidenza del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, seleziona, entro i successivi sessanta giorni, gli interventi ritenuti più urgenti sulla base delle proposte contenute nei documenti presentati dalle Autorità portuali, anche al fine di valutarne l'inserimento nel piano strategico di cui al comma 1, ovvero di valutare interventi sostitutivi. Nel capo VII, rubricato "Misure urgenti per le imprese", l'art.32 si occupa di nautica da diporto e marina resort, prevedendo che al fine di rilanciare le imprese della filiera nautica, dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto e fino al 31 dicembre 2014, le strutture organizzate per la sosta e il pernottamento di turisti all'interno delle proprie unità da diporto ormeggiate nello specchio acqueo appositamente attrezzato, secondo i requisiti stabiliti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentito il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, rientrano nelle strutture ricettive all'aria aperta. CONSIGLIO DEI MINISTRI N.26 DEL 8/8/2014. Approvato in data 8 agosto 2014,

dal Consiglio dei Ministri uno schema di regolamento che ha definito le modalità di funzionamento del nuovo sistema elettronico grazie ad una norma contenuta nella legge di stabilità 2013, che ha istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto (SISTE). Tale sistema consentirà, attraverso appositi sportelli diffusi su tutto il territorio nazionale, ed in parte coincidenti con gli attuali uffici delle Capitanerie di porto e della Motorizzazione civile, la progressiva informatizzazione della tenuta dei registri di iscrizione e la digitalizzazione delle formalità relative al rilascio dei documenti delle unità da diporto. Il provvedimento prevede infine un'ulteriore misura di semplificazione, tesa alla dematerializzazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per i danni derivanti dalla navigazione delle unità da diporto. Si ricorda che al Dipartimento Trasporti sono stati istituiti il "Sistema telematico centrale della nautica da diporto" (SISTE) e lo "Sportello telematico del diportista" (STED). Il primo per raccogliere e custodire i dati delle unità, il secondo per interagire con i cittadini. Il sistema consentirà ai diportisti di avvalersi, indifferente, di qualsiasi ufficio marittimo, motorizzazione civile o agenzia autorizzata, assicurando un'offerta di servizi organica e capillarmente distribuita sul territorio. Lo STED provvede al rilascio e all'aggiornamento della licenza di navigazione, all'annotazione delle variazioni di natura tecnica, giuridica o di sicurezza, al rilascio del duplicato in caso di sottrazione e smarrimento. Per effettuare tutte queste pratiche non sarà quindi più necessario recarsi nell'ufficio dell'autorità che ha rilasciato i documenti della imbarcazione, ma sarà possibile rivolgersi presso una qualsiasi agenzia autorizzata, come già avviene per l'auto. Inoltre, con il nuovo sistema le autorità di polizia potranno effettuare gran parte dei controlli di legge sulla base di un accesso telematico, circostanza oggi negata dall'impossibilità pratica di risalire dalla targa alla proprietà.

DIRETTIVA 2014/89/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 23 LUGLIO 2014 CHE ISTITUISCE UN QUADRO PER LA PIANIFICAZIONE DELLO SPAZIO MARITTIMO (GUUE L257/135 DEL 28/8/2014)

La direttiva istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo nell'intento di promuovere la crescita sostenibile delle economie marittime, lo sviluppo sostenibile delle zone marine e l'uso sostenibile delle risorse marine. I singoli paesi dell'UE saranno liberi di pianificare le proprie attività marittime. Tuttavia, la pianificazione a livello locale, regionale e nazionale nelle zone marittime condivise sarà resa più uniforme mediante una serie di requisiti minimi comuni. Ogni Stato membro elabora e attua la pianificazione dello spazio marittimo, intendendo per "pianificazione dello spazio marittimo", un processo mediante il quale le pertinenti autorità dello Stato membro analizzano e organizzano le attività umane nelle zone marine al fine di conseguire obiettivi ecologici, economici e sociali. In sede di pianificazione dello spazio marittimo gli Stati membri elaborano dei piani di gestione che individuano la distribuzione spaziale e temporale delle pertinenti attività e dei pertinenti usi delle acque marine, attuali e futuri quali, ad esempio,

le zone destinate alla pesca, zone di acquacoltura, impianti e infrastrutture per la prospezione, lo sfruttamento e l'estrazione di petrolio, gas e altre risorse energetiche, di minerali e aggregati e la produzione di energia da fonti rinnovabili, rotte di trasporto marittimo e flussi di traffico, zone di addestramento militare, zone di estrazione di materie prime, tracciati per cavi e condutture sottomarine, turismo etc. I vantaggi derivanti dalla pianificazione dello spazio marittimo sono molteplici: limitare i conflitti tra i vari settori e creare sinergie tra le diverse attività, **Incoraggiare gli investimenti** garantendo prevedibilità, trasparenza e norme più chiare. Ciò contribuirà a rafforzare lo sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili e delle relative reti, istituire zone marine protette e agevolare gli investimenti nel petrolio e nel gas, **Accrescere il coordinamento** tra le amministrazioni nei singoli paesi attraverso l'uso di un unico strumento per conciliare lo sviluppo di una serie di attività marittime, garantendo maggiore semplicità e costi più contenuti, **Incrementare la cooperazione transfrontaliera** tra paesi dell'UE a livello di cablaggio, oleodotti, rotte di navigazione, impianti eolici. Termine per gli Stati membri per conformarsi alla Direttiva: 18 settembre 2016.

DIRETTIVA 2014/90/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 23 LUGLIO 2014 SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO E CHE ABROGA LA DIRETTIVA 96/98/CE DEL CONSIGLIO (GUUE L257/2014 DEL 28/8/2014).

La direttiva nasce dall'esigenza per l'Unione di applicare e sostenere il quadro regolamentare internazionale per la sicurezza marittima, le cui convenzioni impongono agli Stati di bandiera di assicurare che l'equipaggiamento installato a bordo delle navi sia conforme a determinati requisiti di sicurezza per quanto attiene a progettazione, costruzione ed efficienza e di rilasciare i relativi certificati. A tal fine l'organizzazione marittima internazionale (IMO) e gli organismi internazionali ed europei di normalizzazione hanno elaborato norme dettagliate di efficienza e di prova per alcuni tipi di equipaggiamento marittimo. Gli strumenti internazionali lasciano però un significativo margine di manovra alle amministrazioni di bandiera. Ciò si traduce in livelli di sicurezza variabili per prodotti che le autorità competenti hanno certificato come conformi a tali convenzioni e norme; tutto questo ha ripercussioni sul corretto funzionamento del mercato interno in quanto risulta difficile che gli Stati membri accettino che un equipaggiamento certificato in un altro Stato membro sia installato a bordo di navi che battono la loro bandiera senza procedere a ulteriori verifiche. Da qui l'esigenza dell'armonizzazione delle discipline tra gli Stati membri. La direttiva si applica, come previsto dall'art.3, all'equipaggiamento presente o da installare a bordo delle navi UE, per il quale gli strumenti internazionali richiedono l'approvazione da parte dell'amministrazione dello Stato di bandiera, a prescindere che la nave si trovi o meno sul territorio dell'Unione nel momento in cui l'equipaggiamento è installato a bordo. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il 18 settembre 2016, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla direttiva.



dr. Gambattista Poggi

Studio Poggi & Associati

**Il regime IVA sul servizio di vigilanza su navi mercantili**

Mediante la risoluzione n. 79/E del 1° agosto 2014, in riscontro ad una domanda di interpello in merito all'imponibilità ai fini IVA del servizio di vigilanza su navi mercantili in transito negli spazi marittimi internazionali a rischio pirateria, l'Agenzia delle Entrate ha formalizzato la propria interpretazione circa la non imponibilità del servizio previsto dall'art. 8-bis, primo comma, lett. e-bis), del D.P.R. n. 633 del 1972. La società istante, in quanto autorizzata ad esercitare l'attività di vigilanza limitatamente ai servizi di protezione a tutela delle navi mercantili, nonché delle merci e dei valori trasportati, battenti bandiera italiana in transito negli spazi marittimi internazionali a rischio pirateria, premesso di aver stipulato un contratto con l'armatore con il quale venivano stabilite le rispettive responsabilità e gli aspetti operativi attinenti l'impiego delle guardie giurate a bordo delle navi che transitano in spazi marittimi internazionali nonché alcune modalità esecutive del servizio, presentava istanza di interpello al fine di conoscere il regime IVA applicabile a detti servizi di vigilanza. Nel rappresentare la propria soluzione interpretativa, la società sosteneva trattarsi di operazioni non imponibili ai sensi del citato art. 8 bis, primo comma lett. e-bis) D.P.R. 633/72, perché consistenti in prestazioni di servizi diverse da quelle di cui alla lettera e) dello stesso articolo, direttamente destinate a sopperire ai bisogni delle navi e degli aeromobili e del loro carico. In risposta al quesito, l'Agenzia delle Entrate si è pronunciata come segue. Per effetto della modifica apportata dalla legge comunitaria 2010 (Legge n. 217/2011) all'art. 8-bis DPR 633/72, il regime di non imponibilità si applica a condizione che le navi siano destinate all'esercizio di attività commerciali che siano adibite alla navigazione in alto mare. Per quanto concerne la navigazione in alto mare l'Agenzia non ritiene sufficiente che le unità navali siano "omologate" a tale impiego, secondo la classificazione contenuta nel Codice della Navigazione (R.D. n. 327/42) certificata dagli Enti di classificazione navale, poiché risulta necessario che le medesime siano effettivamente utilizzate per la navigazione in alto mare. Secondo la definizione contenuta nella Convenzione ONU sul diritto del mare (Convenzione di Montego Bay, ratificata dall'Italia con la legge 2 dicembre 1994, n. 689, art. 86), per "alto mare" debbono intendersi "tutte le aree marine non incluse nella zona economica esclusiva, nel mare territoriale o nelle acque interne di uno Stato, o nelle acque arcipelagiche di uno Stato-arcipelago". La stessa

legge comunitaria ha introdotto la lett.e-bis) all'art. 8-bis, estendendo il regime di non imponibilità delle prestazioni di servizi relative alle navi a tutti i servizi destinati a sopperire ai bisogni delle navi stesse, purché dette prestazioni presentassero un collegamento funzionale diretto col tipo di navigazione e con i bisogni delle navi e del loro carico, dovendo trattarsi di operazioni rese direttamente all'armatore (Corte di Giustizia CE cause riunite C-181/04, C-182/04 e C-183/04). A parere dell'Agenzia i servizi di vigilanza armata delle navi battenti bandiera italiana, resi dalla società istante – territorialmente rilevanti in Italia ex art. 7-ter, co. 1, lett. a) DPR 633/1972 – possiedono tutti i requisiti ex art. 8-bis, co.1, lett. e-bis) dato che, nel caso specifico: 1) **l'utilizzo della nave è avvenuto a scopi commerciali**, in quanto, ai sensi dell'art. 5, co.4 D.L.12 luglio 2011, n. 107 ("misure urgenti antipirateria"), **i servizi in questione sono consentiti esclusivamente a tutela delle navi mercantili battenti bandiera italiana**; 2) possono essere svolti con l'impiego di guardie giurate armate, a **protezione delle merci e dei valori sulle navi mercantili negli spazi marittimi internazionali** a rischio di pirateria (così individuati con decreto del Ministero della Difesa 1° settembre 2011); 3) **sussiste il requisito della navigazione in alto mare**, dato che le navi che possono fruire del servizio di vigilanza armata sono solo quelle che percorrono tratte comprese nelle acque internazionali a rischio di pirateria; 4) il servizio era destinato a sopperire il fabbisogno della nave (e del suo carico), sussistendo quindi il nesso funzionale fra servizio e bisogni della nave richiesto dallo stesso art. 8 bis. Tra le **prestazioni di servizi direttamente destinati a sopperire ai bisogni delle navi debbono, infatti, intendersi ricomprese, oltre a quelle connesse alla struttura della nave e/o alle sue componenti tutti i servizi che rendono possibile l'esercizio dell'attività avvenuta tramite il suo effettivo utilizzo. E non vi è dubbio che il servizio di vigilanza tesa a salvaguardare la sicurezza del carico e l'incolumità della nave (in primis il suo equipaggio) in acque internazionali a rischio di pirateria rappresenti un effettivo bisogno della nave**. Per i sopra indicati motivi, ai servizi di vigilanza armata su navi mercantili in transito negli spazi marittimi internazionali a rischio pirateria si deve applicare il regime di non imponibilità ai fini IVA.

**Principali scadenze fiscali per le imprese dal 16 ottobre 2014 al 15 novembre 2014**

**15-10-14** 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.

**16-10-14** Contribuenti Iva mensili: liquidazione e versamento dell'Iva relativa al mese precedente.

**16-10-14** 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 ottobre 2014

**16-10-14** 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.

**27-10-14** 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.

**31-10-14** 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.

**15-11-14** 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.



**LexTrasporti**  
 mensile di diritto divulgativo  
 indipendente a diffusione gratuita  
 sito: [www.lextrasporti.it](http://www.lextrasporti.it)  
 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

## INDICE

<b>avv. Daniela Aresu</b> <i>Studio Legale Aresu</i>	<b>La normativa</b>	18
<b>avv. Guglielmo Camera</b> <i>Studio Legale Camera Vernetti</i>	<b>Il rischio “fire” nei clausolari assicurativi inglesi</b>	8
<b>Avv. Simona Coppola</b> <i>Studio Legale Garbarino Vergani</i>	<b>L’ebola ed il suo impatto sui traffici marittimi</b>	7
<b>avv. Daniela D’Alauro</b> <i>Studio Legale Turci</i>	<b>No alla doppia IVA all’importazione: il Giudice Europeo dà ragione agli Operatori</b>	10
<b>avv. Francesca D’Orsi</b> <i>Studio Legale D’Orsi</i>	<b>Restrizioni per il contenimento del rumore negli aeroporti</b>	2
<b>Avv. Anna Masutti</b> <i>Studio Legale Lexjus Sinacta</i>	<b>La Corte di giustizia dell’Unione europea chiarisce il concetto di “orario di arrivo” effettivo di un volo</b>	3
<b>Maitre Silvia Marensi</b> <i>Studio Legale Turci</i>	<b>Il reato di falsa testimonianza: studio comparato tra Italia e Francia</b>	4
<b>avv. Serena Giovidelli</b> <i>Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis</i>	<b>Il potere disciplinare del Comandante</b>	8
<b>avv. Massimiliano Grimaldi</b> <i>Grimaldi Studio Legale</i>	<b>Delega al Governo per la riforma del Codice della nautica da diporto. Brevi notazioni sull’ AS 1167</b>	13
<b>Richard Mabane</b> <i>Ince&amp;Co.LLP</i>	<b>Danni causati da inquinamento ambientale. Il fondo IPOC ed il caso NISSOS AMORGOS</b>	16
<b>avv. Margherita Pace</b> <i>Studio Legale TDP</i>	<b>Il trasporto ferroviario e l’inquinamento acustico</b>	1
<b>avv. Claudio Perrella</b> <i>Studio Legale LS LexJus Sinacta</i>	<b>Extension del termine per ritiro della merce nei contratti GAFTA FOB</b>	11
<b>avv. Fabio Pieroni</b> <i>Studio Legale Siccardi Bregante &amp; C.</i>	<b>Il caso Quest</b>	12
<b>dr. Giambattista Poggi</b> <i>Studio Poggi &amp; Associati</i>	<b>Il regime di IVA sul servizio di vigilanza su navi mercantili</b>	19
<b>avv. Barbara Pozzolo</b> <i>Studio Legale Pozzolo</i>	<b>La mediazione demandata dal Giudice deve essere “effettiva”</b>	14
<b>avv. Giancarlo Soave</b> <i>Studio Legale Soave</i>	<b>L’evoluzione della figura dello spedizioniere</b>	5
<b>Avv. Chiara Raggi</b> <i>Studio Legale Mordiglia</i>	<b>Aiuti di Stato e concorrenza sleale: la guerra dei traghetti in Sardegna.</b>	15
<b>avv. Andrea Tracci</b> <i>Studio Legale TDP</i>	<b>“Costi minimi” La sentenza della Corte di Giustizia non risolve la questione</b>	9
<b>avv. Cecilia Vernetti</b> <i>Studio Legale Camera Vernetti</i>	<b>Sequestro di nave per debiti di Charterer: occorre il privilegio?</b>	7



# LexTrasporti

Mensile di diritto divulgativo



Siamo noi.