

Lex Trasporti

Mensile di diritto divulgativo

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

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



avv. Giancarlo Soave
Studio Legale Soave

Il terminal Portuale

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

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

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

Indice	Pag.		
Il terminal portuale	1	La riduzione dei tempi di riscossione dei dazi doganali e dell'Iva all'importazione	6
L'avaria comune o generale	2	Il riordino normativo della sicurezza ferroviaria italiana	7
I relitti e la rottamazione	3	La normativa	8
Estratto dal "Diritto dei Trasporti"	4	Il caso "Kyla"	10
La risoluzione nei contratti di salvataggio	5	Notice of readiness e controstallie	11
		Le Adr : Aspetti generali	12
		Italia: via libera alle Guardie Giurate a bordo	13
		La prescrizione nella nautica da diporto	14
		Novità in materia di fatturazione elettronica	15

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

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



avv. Guglielmo Camera

Studio Legale Camera Vernetti

L'avarìa comune o generale

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

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



Avv. Simona Coppola

Studio Legale Garbarino Vergani

I relitti e la rottamazione di navi

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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



avv. Francesca D'Orsi

Studio Legale D'Orsi

estratto dal



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

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

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

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

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





RICHARD GUNN

Reed Smith LLP

La risoluzione nei contratti di salvataggio

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

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

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



avv. Daniela D'Alauro
Studio Legale Turci

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

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

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

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

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

info@lextrasporti.com



avv. Margherita Pace
Studio Legale TDP

Il riordino normativo della sicurezza ferroviaria italiana Relazione ANSF

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

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

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

visita il nostro sito

www.lextrasporti.com



avv. Daniela Aresu
Studio Legale Aresu

La normativa

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

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

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

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

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

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

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

Lex Trasporti

Mensile di diritto divulgativo

M E N U

- 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 comprensibile anche ai non giuristi.

La rivista LexTrasporti verrà distribuita solo in formato elettronico sfruttando tutte le tecnologie disponibili al momento ovvero tramite l'invio di file pdf, accessibilità piena attraverso una piattaforma dedicata, potrà essere letto da tutti i moderni smartphone / tablet e potrà essere ricevuto anche direttamente via email.

Inoltre LexTrasporti promuoverà alcuni "conversazioni" in collaborazione con il Consiglio dell'Ordine degli Avvocati ed altri partners nazionali ed internazionali.

La rivista LexTrasporti è totalmente gratuita e non ha scopi di lucro. Le pubblicazioni sono a cura della LexTrasporti s.p.a. e sono distribuite in collaborazione con il Consiglio dell'Ordine degli Avvocati ed altri partners nazionali ed internazionali.

Mi piace 3

Newsletter

---REGISTRATI---

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

Indirizzo email

iscriviti

www.lextrasporti.com

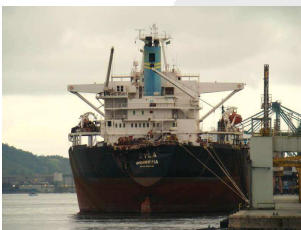


avv. Fabio Pieroni

Studio Legale Siccardi Bregante & C.

Il caso Kyla

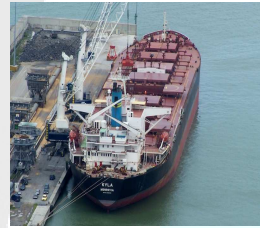
Con recente sentenza la *Commercial Court* inglese ha deciso una controversia in materia di *charter party* nella quale gli Armatori chiedevano la risoluzione del contratto sul presupposto che le riparazioni conseguenti ai danni da collisione subiti dalla nave avessero un costo superiore al valore di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



"Kyla" in bacino i suoi Armatori ed Assicuratori Corpo e Macchina ottenevano vari

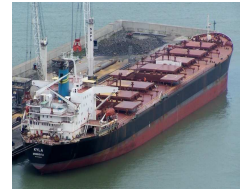
preventivi per le relative riparazioni stimate in USD 9.000.000. Poiché il valore in stato sano della nave alla data dell'incidente era di USD 5.750.000 e le riparazioni eccedevano tale somma, gli Armatori dichiaravano la nave una perdita totale costruttiva e notificavano atto di abbandono agli Assicuratori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

ed Assicuratori, veniva successivamente transatto sulla base di USD 14.275.263 (a fronte di un massimale di USD 16.000.000) e la nave venduta come rottame. I Noleggiatori convenivano, quindi, in giudizio arbitrale gli Armatori contestando gli argomenti posti a base della chiesta risoluzione del contratto. L'Arbitro decideva a favore della tesi degli Armatori i quali sostenevano che la nave fosse una "perdita totale commerciale" poiché i costi delle riparazioni erano di gran lunga superiori al valore di mercato della nave in stato sano. Trovava, quindi, applicazione, secondo l'arbitro, il principio tipico dei *charter parties* in base al quale il contratto è risolto se la nave è danneggiata ed i costi di riparazione ne superano il valore commerciale. Di contro non poteva andare la clausola 41 del contratto di noleggio che, nel giudizio dell'arbitro, non prevedeva un chiaro obbligo dell'Armatore alle riparazioni in caso di danno. I



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

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



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



avv. Claudio Perrella
Studio Legale LS LexJusSinacta

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

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

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

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





avv. Barbara Pozzolo
Studio Legale Pozzolo

Le ADR: aspetti generali

Quando tra le parti insorge un conflitto la via ordinaria per dirimere la lite sarà quella di rivolgersi al giudice dello Stato per ottenere "giustizia" diritto costituzionalmente garantito dal nostro ordinamento (24 Cost). Tuttavia laddove l'oggetto della lite lo consenta, in quanto liberamente disponibile tra le parti, sono percorribili vie diverse ed alternative rispetto alla giurisdizione statale per prevenire o porre fine ad una lite che corrispondono alla autonomia dei privati che possono in relazione ad esse porre in essere strumenti "ad finendam lite" ossia le ADR.

In questo articolo ci proponiamo di offrire al lettore un panorama generale degli strumenti di ADR, rimandando ai prossimi numeri l'analisi dei singoli istituti. Le Alternative Dispute Resolution sono strumenti di risoluzione alternativa delle controversie, caratterizzate quindi dall'alternatività agli ordinari sistemi di risoluzione delle liti ossia dalla mancanza dell'intervento del Giudice per trovare la risoluzione di una contesa insorta tra le parti. Le procedure di ADR, si sono sviluppate a partire dagli anni Settanta dapprima nei paesi di common law, ed in particolar modo negli USA, dove si sono concretizzate in molteplici procedimenti con forme e contenuti tra loro diversi per meglio rispondere alle esigenze delle

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

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

Le nostre segnalazioni:

ISCRIZIONE

L'iscrizione al Convegno è gratuita.



Per motivi organizzativi si prega di confermare la partecipazione entro il 10 maggio 2013 al seguente indirizzo di posta elettronica

segreteria@grimaldistudiolegale.com

Segreteria organizzativa



Via xx settembre, 37
16121 Genova (Italy)
Tel. - Fax + 39 010 55 333 05
www.grimaldistudiolegale.com

grimaldi
STUDIO LEGALE



MARITIME LAW FIRM



LO SVILUPPO DELLA FILIERA NAUTICA
QUESTIONI LEGALI E FISCALI

Grand Hotel Principe di Piemonte
Sala Butterfly
Viareggio, 24 maggio 2013



avv. Chiara Raggi

Studio Legale Mordiglia

Italia: via libera alle Guardie Giurate a bordo

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



avv. Cecilia Vernetti

Studio Legale Camera Vernetti

La prescrizione nella nautica da diporto

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

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



dr. Gambattista Poggi
Studio Poggi & Associati

Novità in materia di fatturazione elettronica

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

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

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

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

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

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

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

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

15-05-13 Emissione e registrazione delle fatture differite relative a beni consegnati o spediti nel mese solare precedente e risultanti da d.d.t. o da altro documento idoneo ad identificare i soggetti tra i quali è effettuata l'operazione.

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

16-05-13 Contribuenti Iva con obbligo di liquidazione mensile/trimestrale che hanno ricevuto le dichiarazioni d'intento rilasciate da esportatori abituali: presentazione della comunicazione dei dati contenuti nelle dichiarazioni d'intento ricevute per le quali le operazioni effettuate senza applicazione di imposta sono confluite nella liquidazione con scadenza 16 maggio 2013

16-05-13 Per i sostituti di imposta: versamento ritenute alla fonte sui redditi di lavoro dipendente e assimilati corrisposti nel mese precedente; versamento della rata dell'addizionale regionale dell'Irpef trattenuta ai lavoratori dipendenti e pensionati sulle competenze del mese precedente; versamento ritenute alla fonte su redditi di lavoro autonomo e/o su redditi da provvigione corrisposti nel mese precedente.

27-05-13 Operatori intracomunitari con obbligo mensile: presentazione degli elenchi riepilogativi (INTRASTAT) delle cessioni e/o acquisti intracomunitari di beni nonché delle prestazioni di servizi intracomunitari effettuati nel mese precedente in via telematica all'Agenzia delle Dogane oppure all'Agenzia delle Entrate sempre mediante invio telematico.

31-05-13 Soggetti passivi Iva che abbiano effettuato operazioni con operatori economici aventi sede, residenza o domicilio negli Stati o territori a regime fiscale privilegiato (Paesi c.d. "black-list") individuati dal D.M. 04/05/1999 e dal D.M. 21/11/2001, come modificati dal D.M. 27/07/2010: Comunicazione mensile delle cessioni di beni e delle prestazioni di servizi di importo superiore a euro 500 effettuate e ricevute, registrate o soggette a registrazione, nei confronti di operatori economici aventi sede, residenza o domicilio in Paesi c.d. "black-list" in via telematica all'Agenzia delle Entrate..



Lex Trasporti

Mensile di diritto divulgativo



Siamo noi.