

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



avv. Massimiliano Grimaldi
Grimaldi Studio Legale

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

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

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

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



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

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

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

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



avv. Chiara Raggi

Studio Legale Mordiglia

Trasporti UE: la nuova politica delle infrastrutture

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

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



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

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

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



Avv. Simona Coppola

Studio Legale Garbarino Vergani

Il cabotaggio marittimo: una risorsa poco sfruttata?

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

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

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

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



Avv. Anna Masutti

Studio Legale Lexjus Sinacta

La protezione dei passeggeri nel trasporto aereo in Europa.

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

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

Lex Trasporti

Mensile di diritto divulgativo

CONVERSAZIONI SULLA DISCIPLINA DEI TRASPORTI

Il Diritto dei Trasporti in un Mondo che Cambia

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

Mercoledì, 7 maggio 2014
dalle ore 15.00 alle 18.00

con il patrocinio
ORDINE
DEGLI AVVOCATI
DI GENOVA



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

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

Recenti sviluppi della giurisprudenza inglese ed italiana in materia di pirateria

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

Obiettivo efficienza della catena logistica: il pre-clearing

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

La tutela del creditore marittimo

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

Special features of spanish marine insurance

Elinor DAUTLICH - Studio legale Holman Fenwick Willan

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

I servizi di rimorchio portuale tra monopolio e liberalizzazione

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

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

la partecipazione è gratuita - alcuni interventi in lingua inglese

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

Per ricevere informazioni contattare Segreteria di **LexTrasporti** al numero 342.0429716 oppure via email info@lextrasporti.com



avv. Giancarlo Soave
Studio Legale Soave

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

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

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

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

visita il nostro sito
www.lextrasporti.com



avv. Guglielmo Camera
Studio Legale Camera Verneti

la "termination clause"

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

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



avv. Serena Giovidelli
Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis

La Comandata tra fatto e diritto

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

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



avv. Francesca D'Orsi

Studio Legale D'Orsi

Il noleggio occasionale di unità da diporto

In collaborazione con



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

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



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

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

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

LexTrasporti

mensile di diritto divulgativo
indipendente a diffusione gratuita
sito: www.lextrasporti.com
email: info@lextrasporti.com
tel. 342.0429716

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

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



avv. Daniela D'Alauro
Studio Legale Turci

Il pre-clearing approda a Genova e La Spezia

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

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

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



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



avv. Fabio Pieroni

Studio Legale Siccardi Bregante & C.

Il caso Valle di Cordoba

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

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



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

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

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

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



avv. Cecilia Vernetti
Studio Legale Camera Vernetti

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

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

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



avv. Barbara Pozzolo
Studio Legale Pozzolo

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

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

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

controversie connesse alle operazioni transfrontaliere di commercio.



ANDREW NICHOLAS
Clyde & Co.

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

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

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

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



avv. Margherita Pace
Studio Legale TDP

TAR del Lazio: esiti sulla concorrenza

Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio Sezione I, Sentenza 27 marzo 2014, n. 3398: Pochi giorni orsono, in data 27 marzo, il TAR Lazio si è pronunciato, e ha inciso fortemente, sulla questione che ha visto contrapposte Trenitalia e la ormai fallita società Arenaways. Con la sentenza n. 3398, infatti, sono state annullate le multe per abuso di posizione dominante inflitte dall'Antitrust il 25 luglio 2012 e sollecitate da Arenaways. Si trattava di sanzioni ammontanti ad euro 300 mila e comminate a Ferrovie dello Stato (Fs), Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) e Trenitalia per asseritamente avere, queste ultime, impedito l'ingresso del nuovo concorrente operatore nel mercato del trasporto ferroviario passeggeri e, quindi, per aver posto in essere un comportamento contrario all'articolo 102 del TFUE (che vieta alle imprese che hanno una posizione dominante su un mercato di abusarne), con l'effetto di ostacolare prima, ed estromettere poi, la società Arenaways dal mercato del trasporto ferroviario passeggeri. **La vicenda:** nell'aprile 2008 Arenaways richiese a RFI la possibilità di accedere all'infrastruttura ferroviaria allo scopo di attivare un servizio di trasporto passeggeri tra Torino e Milano che prevedeva diverse fermate intermedie. Secondo l'Antitrust, RFI, per favorire Trenitalia, ostacolò ingiustificatamente il predetto accesso, mettendo le tracce a disposizione di Arenaways solo a novembre 2010 e per la sola tratta Torino-Milano, senza fermate intermedie. Il comportamento di RFI che, secondo l'Antitrust, non si adoperava con celerità alla concessione, ma, invece, iniziava lente procedure di consultazione con le Regioni coinvolte e gli Enti interessati, era sostanzialmente la ragione unica del significativo ritardo della conclusione del processo di assegnazione delle tracce. E ciò nonostante fossero pervenute ripetute sollecitazioni in tal senso sia dal Ministero dei Trasporti che dal Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari. Con il ricorso presentato al TAR Lazio sono stati quindi impugnati i provvedimenti sanzionatori dell'Antitrust su un duplice ordine di motivi: mancanza di logicità nelle motivazioni

visita il nostro sito

www.lextrasporti.com

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

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

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

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



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





avv. Daniela Aresu
Studio Legale Aresu

La normativa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



dr. Gambattista Poggi

Studio Poggi & Associati

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

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

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

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

avv. Daniela Aresu <i>Studio Legale Aresu</i>	Rassegna Normativa	15
avv. Guglielmo Camera <i>Studio Legale Camera Vernetti</i>	La “termination clause”	7
avv. Simona Coppola <i>Studio Legale Garbarino Vergani</i>	Il cabotaggio marittimo: una risorsa poco sfruttata?	3
avv. Daniela D’Alauro <i>Studio Legale Turci</i>	Il pre-clearing approda a Genova e La Spezia	9
avv. Francesca D’Orsi <i>Studio Legale D’Orsi</i>	Il noleggio occasionale di una unità da diporto	8
Avv. Anna Masutti <i>Studio Legale Lexjus Sinacta</i>	La protezione dei passeggeri nel trasporto aereo in Europa.	4
avv. Serena Giovidelli <i>Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis</i>	La Comandata tra fatto e diritto	7
avv. Massimiliano Grimaldi <i>Grimaldi Studio Legale</i>	Il transito delle Grandi navi nella laguna di Venezia	1
avv. Margherita Pace <i>Studio Legale TDP</i>	Tar del Lazio: Esiti sulla concorrenza	13
avv. Fabio Pieroni <i>Studio Legale Siccardi Bregante & C.</i>	Il caso “Valle di Cordoba”	10
dr. Gambattista Poggi <i>Studio Poggi & Associati</i>	L’angolo fiscale	16
avv. Barbara Pozzolo <i>Studio Legale Pozzolo</i>	Regolamento UE n.524/2013 – Risoluzione controversie online dei consumatori	12
avv. Chiara Raggi <i>Studio Legale Mordiglia</i>	Trasporti UE: La nuova politica delle infrastrutture	2
avv. Giancarlo Soave <i>Studio Legale Soave</i>	Brevi Note in tema di copertura assicurativa sui mezzi da trasporto	6
L’Angolo Anglosassone Andrew Nicholas <i>Clyde & Co.</i>	L’Incorporazione delle previsioni dei contratti di noleggio nelle polizze di carico	12
avv. Cecilia Vernetti <i>Studio Legale Camera Vernetti</i>	Furto dell’imbarcazione da parte del noleggiatore in base a contratto invalido: è coperto dalla polizza Yacht?	11



LexTrasporti

Mensile di diritto divulgativo



Siamo noi.