

Lex Trasporti



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

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



ISSN 2284-4627

DEGIURISIDIZIONALIZZAZIONE ?

Il legislatore, con il dichiarato intento di smaltire l'arretrato endemico che affligge i nostri tribunali, ha varato la Legge 10 novembre 2014, n. 162 di conversione, con modificazioni, del decreto legge 12 settembre 2014, n. 132 recante «*Misure urgenti di degiurisdizionalizzazione ed altri interventi per la definizione dell'arretrato in materia di processo civile*» (pubblicata in G.U. 10 novembre 2014, n. 261) ed ha introdotto, a far data 11 novembre u.s., nel nostro ordinamento, nuovi istituti volti ad agevolare l'accesso a strumenti alternativi di risoluzione della controversia, sia prima, che in corso di causa ed anche in appello e misure tendenti, più in generale, a garantire una maggiore efficienza e celerità ai processi di cognizione ed esecuzione.

La L. 162/2014 ha fornito quegli strumenti che il Ministero di Giustizia, in un comunicato del luglio scorso, aveva individuato come necessari per smaltire l'arretrato civile: «*disposizioni idonee a consentire, da un lato, la riduzione del contenzioso civile, attraverso la possibilità del trasferimento in sede arbitrale di procedimenti pendenti dinanzi all'autorità giudiziaria, d'altro lato, la promozione, in sede stragiudiziale, di procedure alternative alla ordinaria risoluzione delle controversie nel processo*». Esaminiamo brevemente, nel dettaglio, il provvedimento legislativo nel suo complesso, riservandoci di approfondire nel seguito gli aspetti relativi alle innovazioni in materia di risoluzione alternativa delle controversie (ADR). La L. 162/2014 è composta di VI Capi: Il **Capo I** (art. 1), prevede possibilità di un **trasferimento del giudizio pendente** in primo grado o in appello in sede arbitrale; Il **Capo II** (artt. 2-11) introduce la **procedura di negoziazione assistita da un avvocato**, utilizzabile, non soltanto in materia di **diritti disponibili, ma anche per la separazione personale dei coniugi e il divorzio**, con procedimenti differenti a seconda che vi sia o meno presenza di figli non autosufficienti. Il **Capo III**, (art. 12) estende possibilità di concludere **accordi finalizzati** alla «Separazione consensuale, richiesta congiunta di scioglimento o di cessazione degli effetti civili del matrimonio e modifica delle condizioni di separazione o di divorzio», **innanzi al Sindaco ma solo in assenza di figliche** essi possano includere «patti di trasferimento patrimoniale». Il **Capo IV** (art. 13-16) reca «altre misure per la funzionalità del

processo civile di cognizione» consistenti in un irrigidimento della disciplina della **compensazione delle spese processuali**, nella c.d. «*passerella*» tra **rito ordinario di cognizione e rito sommario di cognizione nella riduzione del periodo di sospensione dei termini feriali**. Il **Capo V** (artt. 17-20) introduce disposizioni eterogenee in materia di «**tutela del credito**» incidendo, perciò, sia sulla disciplina delle procedure esecutive individuali, sia concorsuali. Il **Capo VI** (art. 21) contempla disposizioni circa i «**tramutamenti successivi dei magistrati**» in ottica di «**miglioramento dell'organizzazione giudiziaria**».



avv. Barbara Pozzolo
Studio Legale Pozzolo

Entrando nel dettaglio di quelle che sono le tematiche di nostro interesse andiamo ad esaminare: l'**art. 1 del Capo I Trasferimento del contenzioso giudiziale per le cause non ancora trattate in decisione in sede arbitrale** «*Le parti, con istanza congiunta, possono richiedere di promuovere un procedimento arbitrale a norma delle disposizioni contenute nel titolo VIII del libro IV del codice di procedura civile.*» Tale possibilità è concessa per il **contenzioso civile relativo a diritti disponibili -con esclusione della materia del lavoro e previdenziale**. Tuttavia, l'istituto è utilizzabile anche «*nelle cause vertenti su diritti che abbiano nel contratto collettivo di lavoro la propria fonte esclusiva, quando il contratto stesso abbia previsto e disciplinato la soluzione arbitrale*». Di particolare interesse è la previsione del **trasferimento "semiautomatico"** nei casi in cui sia parte del giudizio una pubblica amministrazione per le controversie di valore non superiore a 50.000 euro in materia di responsabilità extracontrattuale o aventi ad oggetto il pagamento di somme di denaro. In tal caso per la «*translatio*» è sufficiente la **richiesta**

della parte privata «*salvo che la pubblica amministrazione esprima il dissenso scritto entro trenta giorni dalla richiesta*». Il Giudice, a seguito dell'istanza congiunta delle parti, disporrà l'invio del fascicolo al presidente del Consiglio dell'Ordine del tribunale o della Corte, per la nomina del Collegio Arbitrale o dell'Arbitro. Il contenzioso proseguirà a questo punto davanti ad un Collegio arbitrale ovvero ad un **Arbitro unico** per le **controversie di valore inferiore a centomila euro** «*ove le parti lo decidano concordemente*». **Solo gli Avvocati** possono essere nominati **Arbitri**. Inizialmente era stata prevista la possibilità di nominare quali Arbitri anche Commercialisti e Consulenti del lavoro, tuttavia, nel testo finale varato dal legislatore, tali figure professionali sono «*svanite*». Quanto alle modalità di nomina, gli Arbitri stessi possono essere scelti e «*individuati concordemente dalle parti*» ovvero in difetto dal Presidente del Consiglio dell'Ordine del circondario in cui ha sede l'ufficio giudiziario competente per la causa, tra quanti abbiano «*reso una dichiarazione di disponibilità al Consiglio stesso*» e **che abbiano anzianità di iscrizione di almeno cinque anni** e che **non abbiano riportato condanne disciplinari definitive comportanti la sospensione dall'albo nei cinque anni precedenti**. E' prevista, altresì, un'incompatibilità tra la funzione di consigliere dell'Ordine e l'incarico arbitrale (che si estende anche per i consiglieri uscenti per la prima consiliatura successiva alla conclusione del loro mandato- art. 1 comma 2-bis). **Il procedimento prosegue davanti agli arbitri. Restano fermi gli effetti sostanziali e processuali prodotti dalla domanda giudiziale ed il lodo ha gli stessi effetti della sentenza**. La 164/2014 rimanda poi all'emanando decreto l'emanazione dei «*i criteri per l'assegnazione degli arbitrati tra i quali, in particolare, le competenze professionali dell'arbitro, anche in relazione alle ragioni del contendere e alla materia oggetto della controversia, nonché il principio della rotazione nell'assegnazione degli incarichi, prevedendo altresì sistemi di designazione automatica*». Esaminiamo ora le regole applicabili all'arbitrato, che si andrà ad incardinare, preliminarmente, la legge richiama integralmente la disciplina dell'arbitrato contenuta nel codice di procedura civile in modo da ingenerare il dubbio che sia possibile procedere anche secondo le forme dell'arbitrato irrituale, anche se osta a tale interpretazione l'equiparazione degli «**effetti di sentenza del lodo**»

(Art. 1 – 3 comma) e l'impugnazione per nullità del medesimo ex art. 830 c.p.c.(Art. 1 – 4 comma)che fanno propendere a limitare il richiamo alle sole disposizioni sull'arbitrato rituale. La durata massima della procedura è individuata in 120 giorni dall'accettazione del collegio. "E' in facoltà degli arbitri, previo accordo tra le parti, richiedere che il termine per il deposito del lodo sia prorogato di ulteriori 30 giorni". Restano fermi gli effetti sostanziali e processuali della domanda originaria e, come detto, è specificato che le decadenze e le preclusioni intervenute nel giudizio togato restino ferme nel procedimento arbitrale. All'esito dell'arbitrato gli arbitri pronunceranno un lodo che "ha gli stessi effetti della sentenza" e sarà impugnabile per nullità. E poi possibile che la controversia oggetto di arbitrato sia nuovamente trasferita in sede giudiziaria: Le parti debbono riassumere la causa di fronte al giudice originariamente competente: -Quando nel caso di trasmissione di causa pendente in grado di appello, il lodo non venga pronunciato nel termine di 120 giorni, è onere delle parti riassumere la causa nei successivi 60 giorni pena l'estinzione del processo e l'applicazione dell'art. 338 c.p.c. In tale ipotesi passerà in giudicato la sentenza pronunciata in primo grado "salvo che ne siano stati modificati gli effetti con provvedimenti pronunciati nel procedimento estinto", ossia con lodo parziale o non definitivo. - "Quando, a norma dell'articolo 830 c.p.c., è stata dichiarata la nullità del lodo pronunciato entro il termine di centoventi giorni o, in ogni caso, entro la scadenza di quello per la riassunzione." Il processo deve essere riassunto entro sessanta giorni dal passaggio in giudicato della sentenza di nullità. In tali casi tuttavia non sono indicate le conseguenze della mancata riassunzione. Infine relativamente ai costi notevoli dell'arbitrato vi è la previsione che "possano essere stabilite con decreto regolamentare del Ministro della giustizia riduzioni dei parametri." Tuttavia, fintanto che non verrà emanato un Decreto Ministeriale, da adottare entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, sono in vigore le tariffe esistenti. La normativa prevede poi, a differenza di quanto previsto dall'art. 814 c.p.c., il venir meno dell'obbligazione solidale delle parti al pagamento degli arbitri. Viene poi rimesso ancora all'emanando decreto la determinazione dei "i criteri per l'assegnazione degli arbitrati tra i quali, in particolare, le competenze professionali dell'arbitro, anche in relazione alle ragioni del contendere e alla materia oggetto della controversia, nonché il principio della rotazione nell'assegnazione degli incarichi, prevedendo altresì sistemi di designazione automatica". Delineato il nuovo istituto, volto allo smaltimento dell'arretrato delle cause civili, si palesano, ad una prima lettura, diverse problematicità sull'effettivo utilizzo pratico del nuovo istituto, atteso che l'arbitrato invero è sempre stato nella disposizione delle parti, sol che si consideri che con una clausola compromissoria le parti possono decidere di abbandonare la via giudiziaria per eleggere quella arbitrale Ai commenti sui nuovi istituti sarà dedicato il prossimo articolo. Passiamo ora all'esame dell'altro istituto denominato "**Negoziazione assistita**" disciplinato dal Capo II: Procedura di negoziazione assistita da uno o più avvocati a cui sono dedicati gli artt.

2- 11. L'Art. 2 offre la definizione del nuovo istituto: "**La convenzione di negoziazione assistita da uno o più avvocati è un accordo mediante il quale le parti convengono di cooperare in buona fede e con lealtà per risolvere in via amichevole la controversia tramite l'assistenza di avvocati**". L'art. 2 al comma 2 prosegue delineando il contenuto essenziale: "**La convenzione di negoziazione deve precisare: a) il termine concordato dalle parti per l'espletamento della procedura, in ogni caso non inferiore a un mese e non superiore a tre mesi, prorogabile per ulteriori trenta giorni su accordo tra le parti; b) l'oggetto della controversia, che non deve riguardare diritti indisponibili o vertere in materia di lavoro. 3. La convenzione è conclusa per un periodo di tempo determinato dalle parti, fermo restando il termine di cui al comma 2, lettera a). 4. La convenzione di negoziazione è redatta, a pena di nullità, in forma scritta. 5. La convenzione è conclusa con l'assistenza di uno o più avvocati. 6. Gli avvocati certificano l'autografia delle sottoscrizioni apposte alla convenzione sotto la propria responsabilità professionale. Il legislatore ha poi previsto che la comunicazione dell'invito a concludere la convenzione di negoziazione assistita ovvero la sottoscrizione della convenzione producono sulla prescrizione gli stessi effetti della domanda giudiziale e impediscono, per una sola volta, lo spirare della decadenza se l'invito è rifiutato o non è accettato nel termine di cui all'articolo 4, comma 1, la domanda giudiziale deve essere proposta entro il medesimo termine di decadenza decorrente dal rifiuto, dalla mancata accettazione nel termine ovvero dalla dichiarazione di mancato accordo certificata dagli avvocati. (art. 8) Una eventuale soluzione della lite raggiunta in negoziazione assistita deve essere conclusa in forma scritta e sottoscritta dagli avvocati che ne garantiscono la conformità "alle norme imperative ed all'ordine pubblico" e certificano le sottoscrizioni apposte dalle parti sotto la propria responsabilità. L'accordo concluso costituisce titolo esecutivo e titolo per l'iscrizione della ipoteca giudiziale senza bisogno di alcun procedimento di omologazione giudiziaria"Se con l'accordo le parti concludono uno dei contratti o compiono uno degli atti soggetti a trascrizione, per procedere alla trascrizione dello stesso la sottoscrizione del processo verbale di accordo deve essere autenticata da un pubblico ufficiale a ciò autorizzato". (art.5). Il legislatore ha previsto tre forme di negoziazione assistita: a) volontaria (art. 2, comma 1); b) obbligatoria (art. 3); c) per le soluzioni consensuali di separazione personale, di cessazione degli effetti civili o di scioglimento del matrimonio, di modifica delle condizioni di separazione o di divorzio, con procedimento che si differenzia a seconda che vi siano figli autosufficienti o meno (art. 6). **Negoziazione volontaria:** La procedura di negoziazione volontaria può avere ad oggetto esclusivamente **diritti disponibili con esclusione della materia del lavoro** e deve essere preceduta dalla conclusione, in forma scritta, di una apposita convenzione stipulata con l'assistenza degli avvocati. La convenzione può essere stipulata anche aderendo alla proposta (invito) della controparte. La convenzione deve precisare un tempo massimo per l'espletamento della procedura di negoziazione (non inferiore ad un**

mese e non superiore a tre (prorogabile di trenta giorni). "L'invito a stipulare la convenzione deve indicare l'oggetto della controversia e contenere l'avvertimento che la mancata risposta all'invito entro trenta giorni dalla ricezione o il suo rifiuto può essere valutato dal giudice ai fini delle spese del giudizio e di quanto previsto dagli articoli 96 (ns. responsabilità aggravata per le spese e 642, primo comma (ns. concessione della provvisoria esecuzione ex lege del decreto ingiuntivo), del codice di procedura civile". Non vi sono, al contrario, conseguenze per il caso di mancato accordo in esito allo svolgimento del procedimento di negoziazione. **Negoziazione obbligatoria** L'art.3 disciplina la **negoziazione assistita obbligatoria**: "**Chi intende esercitare in giudizio un'azione relativa a una controversia in materia di risarcimento del danno da circolazione di veicoli e natanti deve, tramite il suo avvocato, invitare l'altra parte a stipulare una convenzione di negoziazione assistita. Allo stesso modo deve procedere ... chi intende proporre in giudizio una domanda di pagamento a qualsiasi titolo di somme non eccedenti cinquantamila euro**". Con normativa che ricalca quella per la mediazione si prevede che "l'esperienza del procedimento di negoziazione assistita è condizione di procedibilità della domanda giudiziale. L'improcedibilità deve essere eccepita dal convenuto, a pena di decadenza, o rilevata d'ufficio dal giudice, non oltre la prima udienza. Il giudice quando rileva che la negoziazione assistita è già iniziata, ma non si è conclusa, fissa la successiva udienza dopo la scadenza del termine di cui all'articolo 2 comma 3. Allo stesso modo provvede quando la negoziazione non è stata esperita, assegnando contestualmente alle parti il termine di quindici giorni per la comunicazione dell'invito. Il procedimento di negoziazione assistita da avvocati deve essere utilizzato dalle parti nelle controversie "in materia di risarcimento del danno da circolazione di veicoli e natanti" senza limiti di valore e per le domande di pagamento "a qualsiasi titolo di somme non eccedenti cinquantamila euro". Tuttavia, l'elenco delle esclusioni ed eccezioni a tale obbligatorietà ricavabile dal dettato normativo è rilevante: con riferimento **alle azioni di condanna**, il comma 1 dell'art. 3, fa salve le previsioni dell'art. 5, comma 1-bis del d.lgs. n. 28/2010, quelle relative a materie per le quali debba obbligatoriamente esperirsi il procedimento di mediazione e prevede altresì l'esclusione delle "controversie concernenti obbligazioni contrattuali derivanti da contratti conclusi tra professionisti e consumatori". Il 5 comma dell'art. 3, fa salve "le disposizioni che prevedono speciali procedimenti obbligatori di conciliazione e mediazione, comunque denominati". Vanno, poi, escluse tutte le controversie in cui la parte può stare in giudizio personalmente (comma 7). Ed ancora, l'esperienza della negoziazione non è necessario (art. 3 comma 3). a) nei procedimenti per ingiunzione, inclusa l'opposizione; b) nei procedimenti di consulenza tecnica preventiva ai fini della composizione della lite, di cui all'articolo 696-bis del codice di procedura civile; c) nei procedimenti di opposizione o incidentali di cognizione relativi all'esecuzione forzata; d) nei procedimenti in camera di consiglio; e) nell'azione civile esercitata nel processo penale.

La condizione di procedibilità si intende comunque avverata “se l’invito non è seguito da adesione o è seguito da rifiuto entro trenta giorni dalla sua ricezione ovvero quando è decorso il periodo di tempo” fissato dalle parti. L’esperienza della procedura non preclude la concessione di provvedimenti urgenti e cautelari, né la trascrizione della domanda giudiziale. **C.1 La convenzione di negoziazione assistita da un avvocato per la soluzione consensuale di separazione personale, di cessazione degli effetti civili o di scioglimento del matrimonio, di modifica delle condizioni di separazione o di divorzio IN ASSENZA DI FIGLI MINORI O NON AUTOSUFFICIENTI.** L’art. 6 prevede l’utilizzo de “La convenzione di negoziazione assistita da almeno un avvocato per parte può essere conclusa tra coniugi al fine di raggiungere una soluzione consensuale di separazione personale, di cessazione degli effetti civili del matrimonio, di scioglimento del matrimonio” alle condizioni e nel rispetto dei limiti temporali previsti dalla legislazione in materia, “di modifica delle condizioni di separazione o di divorzio”. Alla relativa convenzione possono ritenersi applicabili, in quanto compatibili, le previsioni generali di cui all’art. 2 del medesimo D.L., con riferimento alla forma, alla durata. L’accordo concluso produce i medesimi effetti dei provvedimenti giudiziari che definiscono i procedimenti di separazione personale, di cessazione degli effetti civili del matrimonio, di scioglimento del matrimonio e di modifica delle condizioni di separazione e di divorzio, senza bisogno di omologazione giudiziale. L’accordo raggiunto a seguito di convenzione di negoziazione assistita è trasmesso al procuratore della Repubblica presso il tribunale competente il quale, quando non ravvisa irregolarità, comunica agli avvocati il nullaosta per gli adempimenti **ovvero alla obbligatoria trasmissione “entro il termine di 10 giorni, all’ufficiale dello stato civile del Comune in cui il matrimonio fu trascritto, copia, autenticata dallo stesso, dell’accordo munito delle certificazioni”** relative all’autografia delle circoscrizioni e alla conformità alle norme imperative e all’ordine pubblico. La violazione dell’obbligo di tale obbligo è assistita da una sanzione amministrativa pecuniaria fino a diecimila euro irrogata dal Comune competente per il registro. La necessità del nullaosta da parte del Procuratore della Repubblica introdotto in sede di conversione appare essere una procedura che rischia di minare fortemente l’effettività dell’istituto atteso che nessun termine è stato previsto per l’adempimento da parte del pubblico ministero né sono contemplati meccanismi sostitutivi di tal che la tempistica dell’intera procedura risulta indeterminata. Alla convenzione possono ritenersi applicabili, in quanto compatibili, le previsioni generali di cui all’art. 2 del medesimo D.L., con riferimento alla forma, alla durata. **C.2 La convenzione di negoziazione assistita da un avvocato per la soluzione consensuale di separazione personale, di cessazione degli effetti civili o di scioglimento del matrimonio, di modifica delle condizioni di separazione o di divorzio IN PRESENZA DI FIGLI MINORI O NON AUTOSUFFICIENTI.** La negoziazione assistita è esperibile anche in presenza di figli minorenni, incapaci o portatori di handicap gravi tuttavia in questo caso sono previste maggiori cautele e garanzie infatti, ai

sensi dell’art. 6, comma 2, “l’accordo raggiunto deve essere **trasmesso entro il termine di dieci giorni al procuratore della Repubblica presso il tribunale competente, il quale, quando ritiene che l’accordo risponde all’interesse dei figli, lo autorizza. Quando ritiene che l’accordo non risponde all’interesse dei figli, il procuratore della Repubblica lo trasmette, entro cinque giorni, al presidente del tribunale, che fissa, entro i successivi trenta giorni, la comparizione delle parti e provvede senza ritardo**”. Anche in questo caso l’avvocato, autenticata copia dell’accordo autorizzato, deve trasmetterla “entro il termine di 10 giorni” dall’autorizzazione all’ufficiale dello stato civile del Comune in cui il matrimonio fu trascritto. L’accordo autorizzato produce i medesimi effetti dei provvedimenti giudiziari che concludono i procedimenti oggetto di applicazione. In conclusione, riservando i commenti sulla nuova normativa ai prossimi numeri, osserviamo solo come la parola conosciuta dal legislatore “degiurisdizionalizzazione” pone in evidenza una certa difficoltà dello stesso ... nel semplificare.



avv. Giancarlo Soave
Studio Legale Soave

LE REGOLE DELL’AJA E LA POLIZZA DI CARICO.

Particolare interesse riveste una sentenza emessa in data 13.06.2012 dalla Corte d’Appello di Genova, presieduta dal Dott. Torti, estensore il Dott. Bruno. Il caso è abbastanza comune nello *shipping* ed ha ad

dell’imbarcazione nominata Ever Given. Lo yacht veniva consegnato a Genova presso il terminal preposto; durante le operazioni di caricazione l’imbarcazione Ferretti 53 cadeva, danneggiandosi gravemente, a causa del cedimento di una delle fasce che erano state utilizzate per la sua imbragatura, in particolare per consentirne il sollevamento dalla banchina. Il giudizio vedeva coinvolti, a diverso titolo, il venditore, tramite il suo rappresentante italiano, lo spedizioniere, il vettore, il terminalista ed il soggetto a cui erano state affidate le operazioni di imbragature, oltre alle varie assicurazioni. Questo l’antefatto. La questione, oggetto di maggiore interesse, riguardava l’applicabilità o meno al caso di specie delle Hague Visby Rules (con, ovviamente, tutti i benefici che ne discendevano) essendo il danno avvenuto prima dell’imbarco e, quindi, prima dell’emissione della relativa polizza di carico/*bill of lading*. La soluzione al problema non è affatto di scarso rilievo pratico poiché andrebbe a coinvolgere tutta quella serie di sinistri e di danni (tutt’altro che trascurabile) che accadono in area portuale e terminalista, prima che la merce abbia superato la murata della nave, durante le operazioni prodromiche o accessorie all’imbarco ovvero durante l’imbarco stesso. Spesso i tribunali, chiamati a pronunciarsi su tali tipi di sinistri, hanno adottato soluzioni, ad avviso di chi scrive, troppo frettolose sia nell’escludere l’applicazione delle Hague Visby Rules (sul solo presupposto che la polizza di carico non era stata ancora emessa) sia nel risolvere la questione utilizzando la normativa del codice civile (di volta in volta utilizzando le norme sul trasporto, sull’appalto ovvero in tema di deposito) sia, infine, nell’attribuire acriticamente e spesso in maniera oggettiva la responsabilità dell’operatore terminalista. Su quest’ultimo aspetto spesso viene completamente trascurata (o meglio non considerata affatto) la disciplina prevista convenzionalmente negli accordi intercorsi tra gli operatori terminalisti e le linee di navigazione (i così detti *terminal agreement*) che dettano norme specifiche e puntuali sulla distribuzione delle rispettive responsabilità e, nella maggior parte dei casi, prevedono proprio che il terminal possa e debba beneficiare della stessa normativa applicabile al vettore, Hague Visby Rules *in primis*. La Corte d’Appello di Genova nella pronuncia oggetto della presente analisi, in parziale accoglimento degli appelli proposti dalle parti, ha stabilito un principio tanto condivisibile quanto innovativo (rispetto al quadro precedente) ossia che le regole dell’Aja Visby sono applicabili, in caso di danno durante le operazioni di imbarco, ai beni oggetto del contratto di trasporto anche se in tale momento la polizza di carico non è stata ancora emessa. Tale principio merita di essere condiviso per un triplice ordine di motivi: (i) il trasporto in questione era un trasporto “obiettivamente internazionale” ed in quanto tale sottoposto al regime delle regole delle regole dell’Aja Visby che avendo applicazione diretta, prevalgono ovvero debbono prevalere sulle corrispondenti norme del codice

Ocean Bill of Lading

There are copies, including attachments to this Ocean Bill of Lading

FREIGHT RATES, CHARGES, WEIGHTS AND/OR MEASUREMENTS

Witnessed hereof signed bills of lading have been signed, in accordance with the provisions of the Hague-Visby Rules, and the carrier, in accordance with the provisions of the Hague-Visby Rules, is not liable for any loss or damage to the goods or for any delay in delivery, unless the carrier is proved to be negligent or to have acted with intent or recklessness.

DATED AT _____ BY _____ Agent for the Carrier

Mo _____ Day _____ Year _____

Bill No. _____

oggetto la compravendita di uno yacht da diporto Ferretti 53 matricola S, nuovo, che doveva essere trasportato alle condizioni *water to water* da Genova a Hong Kong. Il trasporto doveva essere effettuato a mezzo

della navigazione (cfr. fra le molte Cass. n. 383 del 1980); (ii) il fatto che non fosse stata ancora emessa in concreto la polizza di carico appare un fatto irrilevante ai fini dell'applicazione della normativa uniforme; sul punto soccorre un risalente, ma sempre valido e condivisibile, precedente del Tribunale di Genova secondo cui la Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico si applica, in relazione al trasporto di cose determinate, ad ogni trasporto internazionale nel quale sia prevista l'emissione di una polizza di carico, "anch'è per essersi perduta la merce durante la caricazione non sia stato materialmente possibile emettere tale polizza" (cfr. Tribunale Genova 9 giugno 1967); (iii) qualunque diversa interpretazione aprirebbe una crepa, difficilmente sanabile, tra l'articolo 1 e gli articoli 2 e 3 della convenzione di Bruxelles: non avrebbe infatti senso prevedere una serie di obbligazioni a carico del vettore (ad esempio in tema di navigabilità della nave prima della partenza) se poi tali regole trovassero applicazione, con efficacia retroattiva, solo nel caso di emissione della polizza di carico successivamente alla caricazione della merce. La contraddizione sarebbe evidente. Dunque la stipulazione del contratto di trasporto (di cui la polizza di carico ne costituisce la prova e non il presupposto) è di per sé sufficiente a rendere applicabile la normativa uniforme. Peraltro ritenere la polizza di carico necessario presupposto per l'applicazione della normativa uniforme, rischierebbe anche di vanificare il suo carattere cogente ed inderogabile, lasciandolo di fatto nella materiale disponibilità di una delle parti del contratto di trasporto che potrebbe decidere scientemente di non emettere tale documento (prestando quindi il fianco a possibili abusi da parte dei vettori). Da quanto sopra discende, mutuando le parole della Corte, "che il contratto di trasporto marittimo in questione deve ritenersi assoggettato all'inderogabile disciplina uniforme anche se in concreto non è stata emessa la polizza di carico (....) il fatto che non sia stata emessa la polizza di carico non appare significativo per escludere l'applicabilità della normativa uniforme tutte le volte in cui il contratto di trasporto marittimo sia stato concluso e ne sia stata iniziata l'esecuzione in presenza di circostanze e di usi marittimi in virtù dei quali una polizza di carico avrebbe dovuto essere emessa". Tale pronuncia, qualora venisse come ci si auspica successivamente avallata e consolidata, potrebbe aprire degli scenari interessanti non tanto per i vettori quanto per gli operatori terminalisti e/o i soggetti che svolgono tutte le attività pre-imbarco che, in quanto *servant/agent/preposti* del vettore, potrebbero invocare -in caso di danno- i benefici previsti dalla normativa uniforme (quale ad esempio i limiti di responsabilità). Infine merita un'ultima chiosa la questione relativa all'indagine sulla corretta attribuzione delle responsabilità nei sinistri occorsi in area portuale prima dell'imbarco, durante lo svolgimento di operazioni che coinvolgono svariati più soggetti. Troppo spesso le indagini dei Tribunali si fermano alla preliminare (quanto ovvia) constatazione che il danno è occorso durante le operazioni precedenti all'imbarco affidate all'impresa terminalista (alla quale pertanto vengono attribuite responsabilità a volte oggettive altre volte colpose) senza però andare

oltre. Sul punto merita quindi attenzione e rilievo una sentenza del Tribunale di Brindisi del 01 dicembre 2012 che, per un caso analogo a quello deciso dalla Corte genovese, ha ritenuto di escludere la responsabilità dell'operatore terminalista perché, sebbene fosse stata acclarata l'insufficienza delle imbragature dalla stessa fornite, il comandante -in forza dell'autorità e potestà conferitagli dalla legge- aveva scelto il tipo di manovra da adottare per il sollevamento e, pertanto, avrebbe dovuto verificare anche le caratteristiche delle fasce adottate e la loro idoneità al tipo di manovra. Tale pronuncia ha il merito di aver effettuato un approfondimento fattuale (senza fermarsi alla facciata) sulla corretta allocazione delle responsabilità tra le parti coinvolte nella vicenda, in particolare il vettore e l'operatore terminalista. Al giorno d'oggi le operazioni di imbarco sono, infatti, la necessaria sintesi del lavoro di un certo numero di operatori le cui attività, a diverso titolo, si devono coordinare ed, in alcuni casi, sovrapporre a quelle degli altri.



avv. Andrea Berlingieri

Studio Legale Berlingieri

La conclusione dell'operazione Mare Nostrum e l'obbligo dei comandanti delle navi di prestare soccorso ai migranti

Successivamente alla tragedia di Lampedusa del 3 ottobre 2013 dove morirono più di 350 migranti a causa dell'affondamento di un barcone a poche miglia dal porto di Lampedusa, l'Italia ha messo in campo l'operazione militare ed umanitaria denominata Mare Nostrum con lo scopo di fronteggiare le emergenze umanitarie dovute agli eccezionali flussi di migranti nel Mar Mediterraneo e cercare di prestare assistenza e salvare il maggior numero di vite possibili. Tale operazione, di carattere prettamente umanitario e il cui beneficio - oltre che ovviamente ai migranti - era a favore di tutti gli Stati membri dell'Unione Europea, è terminata come previsto l'1 Novembre 2014 ed è stata sostituita da altra operazione denominata "Triton", sotto la direzione e il coordinamento dell'Agenzia europea per la gestione della cooperazione internazionale alle frontiere esterne degli Stati membri dell'Unione europea (Frontex). Una delle principali differenze tra l'operazione Mare Nostrum e l'operazione Triton è tuttavia il budget mensile e il numero di mezzi utilizzati per il pattugliamento. Difatti se l'operazione Mare Nostrum aveva un budget mensile di quasi 9,5 milioni di Euro, l'operazione Triton ha un budget mensile di circa 3 milioni di Euro, pari quindi a 1/3 di quello stanziato per Mare Nostrum; inoltre altra differenza fondamentale tra le due

operazione è che, se da un lato i mezzi impiegati nell'operazione Mare Nostrum si spingevano ben oltre il canale di Sicilia fino quasi ad arrivare a ridosso delle coste libiche per soccorrere i migranti, i mezzi dell'operazione Triton pattuglieranno esclusivamente il canale di Sicilia e il mare davanti alle coste calabresi fino a circa 30 miglia dal litorale italiano e potranno spingersi poco oltre solo ed esclusivamente in caso dei c.d. interventi *Search and Rescue* (SAR). Quindi l'operazione Triton si interessa dell'arrivo dei migranti sulle coste europee ma non della loro partenza, rendendo in tal modo ancora più pericoloso il viaggio dei barconi e con la conseguenza, di fatto inevitabile, i servizi di SAR al di fuori del canale di Sicilia ed oltre le 30 miglia il litorale italiano, verranno di fatto espletati dalle numerose navi mercantili e pescherecci che transiteranno lungo le rotte dei migranti e che quindi si troveranno a dover assistere i migranti che si troveranno in pericolo in mare. Sulla base di tali premesse, gli armatori e i comandanti delle navi mercantili potrebbero essere preoccupati dell'insorgere di problemi ad ottenere il consenso di uno Stato costiero all'entrata in un porto di scarico e allo sbarco dei migranti salvati durante le operazioni di SAR, soprattutto nei casi in cui tali migranti non dispongano di documenti di riconoscimento adeguati, ed avere quindi preoccupazioni sul rallentamento delle operazioni commerciali delle navi stesse. Al riguardo, tuttavia, la normativa internazionale è abbastanza chiara sui doveri dei comandanti e degli Stati costieri: difatti, sulla base del diritto internazionale marittimo, i comandanti delle navi hanno l'obbligo di prestare assistenza a tutte quelle persone che si trovano in pericolo in mare, senza distinzione di sesso, razza e nazionalità. In particolare in base all'art. 98.1 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 (UNCLOS) ratificata in Italia con legge 2 dicembre 1994, n. 689, "ogni Stato deve esigere che il comandante di una nave che batte la sua bandiera, nella misura in cui gli sia possibile adempiere senza mettere a repentaglio la nave, l'equipaggio o i passeggeri: a) presti soccorso a chiunque sia trovato in mare in condizioni di pericolo; b) proceda quanto più velocemente è possibile al soccorso delle persone in pericolo, se viene a conoscenza del loro bisogno di aiuto, nella misura in cui ci si può ragionevolmente aspettare da lui tale iniziativa; c) presti soccorso, in caso di abbordo, all'altra nave, al suo equipaggio e ai suoi passeggeri e, quando è possibile, comunichi all'altra nave il nome della propria e il porto presso cui essa è immatricolata, e qual è il porto più vicino presso cui farà scalo". Inoltre il Capitolo V, Regolamento 33.1 della Convenzione internazionale per la sicurezza della vita in mare del 1974 (SOLAS), ratificata in Italia con legge 23 maggio 1980 n. 313, obbliga "il comandante di una nave che si trovi nella posizione di essere in grado di prestar e assistenza, avendo ricevuto informazione da qualsiasi fonte circa la presenza di persone in pericolo in mare, a procedere con tutta rapidità alla loro assistenza, se possibile informando gli interessati o il servizio di ricerca e soccorso del fatto che la nave sta effettuando tale operazione". All'obbligo dei comandanti delle navi di prestare assistenza alle persone che si trovano in pericolo in mare si affiancano gli obblighi degli Stati membri di creare un sistema di ricerca e soccorso e di accogliere le persone

che sono state salvate: in particolare la convenzione UNCLOS prevede all'art. 98.2 che "ogni Stato costiero promuove la costituzione e il funzionamento permanente di un servizio adeguato ed efficace di ricerca e soccorso per tutelare la sicurezza marittima e aerea e, quando le circostanze lo richiedono, collabora a questo fine con gli Stati adiacenti tramite accordi regionali". La Convenzione SOLAS stabilisce al Capitolo V, Regolamento 15, che "ogni Governo contraente si impegna ad accertarsi che tutte le necessarie disposizioni siano prese per la sorveglianza delle coste e per il salvataggio delle persone in pericolo lungo le loro coste. Queste disposizioni dovrebbero includere l'impianto, l'utilizzazione ed il mantenimento dei mezzi di sicurezza marittima giudicati praticamente realizzabili e necessari avuto riguardo alla intensità del traffico marittimo". Infine la Convenzione internazionale sulla ricerca e soccorso del 1979 (SAR), ratificata in Italia con legge 3 Aprile 1989, n. 147 prevede al capitolo 2.1.10 che "le Parti si assicurano che venga fornita assistenza ad ogni persona in pericolo in mare. Esse fanno ciò senza tener conto della nazionalità o dello statuto di detta persona, né delle circostanze nelle quali è stata trovata". Sulla base di quanto previsto dalle disposizioni delle Convenzioni UNCLOS, SOLAS e SAR sopra citate, l'IMO ha quindi adottato la risoluzione 167(78) del 20 Maggio 2004 sul trattamento delle persone soccorse in mare e che stabilisce (i) che il governo responsabile della regione SAR nel quale sono state soccorse le persone è responsabile di fornire un luogo sicuro, (ii) la nave che ha prestato soccorso alle persone in mare non può essere considerata come luogo sicuro e, anche qualora la nave possa essere in grado di assistere le persone soccorse, dovrà essere sollevata dalle proprie responsabilità nel più breve tempo possibile e (iii) gli Stati costieri e di bandiera devono prontamente assistere i comandanti delle navi che hanno soccorso persone in mare. Con il termine dell'operazione Mare Nostrum, il numero di migranti che avranno bisogno di essere soccorsi da parte delle navi mercantili aumenteranno in maniera esponenziale. A tale riguardo, se quindi da un lato sussiste in capo ai

comandanti delle navi l'obbligo di prestare soccorso, dall'altro lato non dovrebbe esservi preoccupazione, in caso di soccorso di migranti, di rischiare il respingimento da parte dello Stato costiero di primo approdo e ciò proprio alla luce di quanto precedentemente esposto. Le azioni e la procedura, anche suggerita da linee guida IMO e UNHRCR, dovrebbe essere quella di contattare immediatamente il centro di coordinamento soccorso più vicino (in Italia sono le Capitanerie di Porto) e fornire tutte le informazioni relative alla nave che sta prestando soccorso, alle persone soccorse, alle azioni che intende intraprendere il Comandante e alla soluzione preferita dal Comandante.



avv. Cecilia Vernetti

Studio Legale Camera Vernetti

In tema di legittimazione contro il vettore la Cassazione ribadisce il criterio del pregiudizio economico

In tema di assicurazione contro i rischi del trasporto e relativo diritto all'indennizzo, si riporta la recentissima sentenza n. 2710 del 6 febbraio 2014, pubblicata in Assicurazioni n. 2014, con cui la Corte di Cassazione ha espresso il seguente principio: "nell'assicurazione contro i rischi di perdita della merce trasportata su strada, titolare del diritto all'indennizzo è il mittente-venditore, in tutti i casi in cui il destinatario non abbia chiesto la consegna delle merci né pagato il prezzo, ovvero abbia ottenuto la restituzione di quello pagato. In tal caso, infatti, il contratto di vendita si risolve ex art. 1517 c.c., con la

conseguenza che la proprietà della merce – ed i rischi ad essa connessi – ritornano in capo al mittente-venditore.

(omissis)". Tale massima si pone sostanzialmente in linea con l'orientamento, ormai consolidato (cfr. Cass. n. 8063 del 28.03.2008, n. 2094 del 30.01.2009 e n. 10980 del 14.07.2003), secondo cui nell'ipotesi di assicurazione del carico contro la perdita o le avarie occorse durante il trasporto, per stabilire la titolarità del diritto all'indennizzo per la merce trasportata, e quindi la legittimazione ad agire contro il vettore per il risarcimento, occorre considerare l'incidenza del pregiudizio conseguente alla perdita, ovvero al

deterioramento delle cose trasportate. Ne deriva che la legittimazione del destinatario sussiste, ai sensi dell'art. 1689 c.c., solo dal momento in cui, arrivate le cose a destinazione o scaduto il termine in cui sarebbero dovute arrivare, lo stesso ne abbia richiesto la riconsegna al vettore. Pertanto, nel trasporto di cose, la sostituzione del destinatario al mittente nei diritti nascenti dal contratto ha luogo, nel caso di perdita di cose consegnate al vettore, soltanto dal momento in cui, scaduto il termine legale o convenzionale della consegna, il destinatario sia venuto a conoscenza di tale evento, a seguito della richiesta di riconsegna della merce. In assenza di tale richiesta la legittimazione all'azione di risarcimento del danno contro il vettore permane in capo al mittente-venditore. L'orientamento giurisprudenziale opposto (Cass. n. 6644 dell'8.07.1998) – ed ormai superato – prevedeva invece che nel caso di assicurazione per conto di chi spetta (art. 1891 c.c.) di cose mobili da trasportare da un luogo ad un altro, il presupposto per l'esercizio da parte dell'assicuratore dell'azione surrogatoria ex art.1916 c.c. fosse il versamento dell'indennizzo in capo al titolare dell'interesse tutelato dalla garanzia assicurativa che tale soggetto, nel caso di perdita delle cose consegnate al vettore, veniva individuato sempre nell'acquirente-destinatario della merce, in applicazione dell'art. 1510 c.c., in forza del quale il venditore-mittente, rimettendo al vettore o allo spedizioniere le cose oggetto della vendita, si libera dell'obbligazione della loro consegna e dei rischi connessi al loro perimento, e trasferisce all'acquirente, salvo patto contrario, anche la relativa proprietà. Nel caso di specie, il vettore, convenuto in giudizio dalla società assicuratrice della mittente-venditrice, che si era surrogata ex 1916 c.c. nei diritti di quest'ultima, si costituiva in giudizio, eccependo la carenza di legittimazione attiva degli attori a far valere i diritti nascenti dal contratto di trasporto, che competevano a suo avviso ai destinatari-acquirenti delle merci trasportate, in virtù dell'art. 1510 c.c. A seguito di una duplice condanna del convenuto, in sede ordinaria e di appello, lo stesso ha ricorso in Cassazione. La Corte, così adita, ha ritenuto infondati i motivi di ricorso e ha dato conferma all'impostazione adottata dal Tribunale e dalla Corte di Appello secondo cui l'indennizzo pagato al mittente-venditore trovasse fondamento giuridico nel contratto assicurativo che indicava quest'ultima quale unico soggetto assicurato in relazione ai rischi connessi al trasporto delle merci "non configurando il contratto assicurativo agli atti un contratto per conto di chi spetta-, bensì una polizza assicurativa il cui unico beneficiario era appunto il mittente-venditore". La Cassazione ha peraltro precisato che anche se qualora si fosse trattato di assicurazione "per conto di chi spetta", nel caso di specie avrebbe comunque trovato applicazione il principio contenuto nell'art. 1517 c.c., in base al quale i contratti di compravendita tra mittente e destinatario, in conseguenza della perdita dei beni trasportati, dovevano ritenersi risolti di diritto. Infatti, a seguito di tale evento il destinatario-acquirente non aveva richiesto la riconsegna delle merci, né aveva pagato il prezzo, essendo state d'altra parte emesse note di credito da parte della venditrice-mittente a favore dell'acquirente.





Avv. Simona Coppola

Studio Legale Garbarino Vergani

Meno zolfo nei carburanti marini? Preferiamo il gas naturale!

Nelle operazioni di salvaguardia dell'ambiente marino e dell'inquinamento atmosferico specialmente nelle aree portuali, come anche nella più ampia tematica che vede i porti del futuro quali "smartport", si inserisce l'utilizzo di carburanti navali sempre più puliti. L'esigenza di evitare che le navi in porto creino inquinamento nasce anche dal sempre maggiore sviluppo del traffico crocieristico. Le navi da crociera ormeggiano nelle aree limitrofe ai centri abitati ed è sempre più importante per gli operatori che le navi da crociera siano vissute come ospiti graditi e non come inquietanti giganti che emettono "fumi neri". Del resto non sono state poche le manifestazioni dei cittadini contro le emissioni delle navi, e non è così lontano il giugno del 2012 in cui Agenzia per la ricerca sul cancro, che fa parte dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, ha classificato per la prima volta le emissioni dei motori a gasolio come agenti cancerogeni per l'uomo. Dal 1998 erano classificati come "probabilmente cancerogeni". Per queste ragioni questa tematica, come quella più generale delle navi eco-friendly, ha avuto ampio spazio anche nella manifestazione "Italian Cruise Day" tenutasi a Napoli lo scorso ottobre. Tagliare drasticamente le emissioni inquinanti del trasporto marino, specialmente nelle aree portuali, è stato il motore trainante di una serie di previsioni a livello comunitario volte a ridurre le emissioni di zolfo nei carburanti marini. Per chi non ricordasse la normativa di riferimento sul tema, che ha visto di recente un suo aggiornamento con la promulgazione del Dlg. n. 112 del 2014, ritengo utile evidenziare che la regolamentazione del tenore di zolfo nei combustibili per uso marittimo è prevista a livello Europeo dalla Direttiva 2005/33/CE che modifica la direttiva 199/32/CE recepita nell'ordinamento italiano con il decreto legislativo 9 novembre 2007 n. 205 che ha modificato in parte il decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 (Norme in materia ambientale) prevedendo, nel quadro di una disciplina generale dei combustibili ammessi in Italia, delle regole che riguardano i combustibili e gli olii ad uso marino. Le direttive in parola sono state ingenerate da uno studio effettuato per conto della Commissione Europea che ha evidenziato come le emissioni da navi derivanti dall'utilizzo di combustibile per uso marittimo ad alto tenore di zolfo, contribuiscano in maniera considerevole all'inquinamento atmosferico sotto forma di emissioni di anidride solforosa e di particolato. Di recentissima pubblicazione sulla

gazzetta ufficiale il su richiamato decreto legislativo numero 112 del 16 giugno 2014 di attuazione della direttiva numero 2012/33/UE, che ha modificato in parte la direttiva 1999/32/CE sul tenore di zolfo dei combustibili per uso marino. La direttiva su indicata ha introdotto, in via generale, con riferimento ai combustibili marittimi usati nelle acque territoriali, nelle zone economiche esclusive e nelle zone di protezione ecologica, un limite massimo di tenore di zolfo pari a 3,50%, fatti salvi i limiti più severi previsti per specifiche fattispecie (tra cui la messa in commercio di oli diesel e gasoli, l'uso su navi passeggeri, l'uso durante l'ormeggio). Tale limite generale si ridurrà allo 0,50% dal 1 gennaio 2020. La normativa prevede inoltre per l'uso nelle aree di controllo di emissioni di SOx, un tenore massimo di zolfo de 1,00% che dovrà ridursi allo 0,10% dal prossimo 1 gennaio 2015. Restano invariati i limiti previsti dalla precedente normativa. Una modifica interessante, forse passata inosservata ai più, ma non certamente agli Armatori ed agli operatori navali, riguarda le nostre acque. Il Dlg. 112 del 16 giugno 2014 attuando la Direttiva numero 2012/33/UE, ha invero aggiunto alla disciplina comunitaria una speciale previsione che riguarda le acque che bagnano e circondano il nostro Paese. L'art. 1 lett. a infatti prevede che: "Dal 1° gennaio 2018 per il mare Adriatico e il mare Ionio e dal 1° gennaio 2020 per le altre zone di mare, si applica un tenore massimo di zolfo pari allo 0,10% in massa, a condizione che gli Stati membri dell'Unione europea prospicienti le stesse zone di mare abbiano previsto l'applicazione di tenori di zolfo uguali o inferiori". Sostanzialmente questa previsione porterebbe a far rientrare le acque che circondano la nostra nazione nella



zona a Sulphur Emission Control Area (SECA). Fortunatamente questo avverrà solo qualora gli altri Stati Membri delle aree prospicienti le acque italiane adottino lo stesso tipo di indicazioni, ipotesi assolutamente remota considerati i costi del carburante con massa 0,10% che appaiono essere sensibilmente superiori rispetto a quelli applicati ai carburanti con massa dello 0,50%. A riprova di ciò la circostanza che dal 1° gennaio 2015, le compagnie marittime che operano nell'area della ECAs (Emission Control Areas-in Europa e Nord America) applicheranno i nuovi sovrapprezzi causati dai maggiori costi per l'uso nelle navi di gasolio a basso tenore di zolfo (ovvero 0,10%). Già da qualche mese, le compagnie marittime hanno annunciato che sulle rotte che toccheranno i porti dell'ECAs applicheranno un "surcharge" per compensare i

costi di adeguamento delle navi al nuovo gasolio e per il prezzo maggiore del carburante con poco zolfo. I maggiori sovrapprezzi potrebbero rendere meno competitive le esportazioni dal Baltico all'America settentrionale e auspichiamo di non correre il rischio i nostri armatori, in particolare quelli che operano la navigazione a corto raggio, debbano soffrire i costi di una previsione normativa apparentemente non giustificata, che renderebbe le nostre acque zona SECA. La diminuzione della massa nel carburante comporta però anche altri rischi e problematiche L'utilizzo di diverso tipo di carburante a seconda delle aree in cui la nave naviga è infatti suscettibile di creare problemi sul motore nella nave. Infatti, in una segnalazione ai suoi Members, il P&I Club Gard ha evidenziato il problema della viscosità assai bassa del carburante a basso contenuto di zolfo ed ha avvisato: "Quando si cambia passando al carburante a basso contenuto di zolfo, possono verificarsi diversi problemi per i motori, uno dei quali è lo shock termico nel sistema di propulsione a causa del rapido mutamento della temperatura e delle più scarse qualità di lubrificazione del carburante a basso contenuto di zolfo. Ciò può comportare lo scollamento e la rigatura delle valvole del carburante, delle valvole di aspirazione del carburante e delle valvole dei pistoni, con il risultato di arresto del motore seguito da problemi di manovra". Al fine di evitare tali problemi, il Gard raccomanda che la procedura di passaggio venga messa in atto prima di entrare nelle acque soggette a limitazioni, specialmente nel caso di navi che non passano regolarmente da un carburante all'altro. Se la normativa sul contenimento delle percentuali di zolfo nei carburanti marini ha sicuramente

permesso di ridurre le emissioni di anidride solforosa a beneficio della salute dei cittadini e della salvaguardia dell'ambiente invero non si intende perché, invece di dibattere sulle percentuali di zolfo consentite e prevedere sempre maggiori restrizioni con cadenze pressoché quinquennali, ingenerando anche confusione e non pochi problemi a chi fa navigare le navi, il nostro Stato non ponga maggiore impegno nell'assecondare le richieste di quegli Armatori che sarebbero ben felici di utilizzare LNG (gas naturale liquefatto), gas naturale e pulito. L'utilizzo dell'LNG, questo dicono i tecnici, porterebbe ad una sensibile riduzione delle emissioni inquinanti del trasporto marittimo. Alcuni Armatori Italiani che operano nel trasporto marittimo a corto raggio, si sono attivati, unitamente al Rina Services e sotto la guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per dare impulso alla diffusione in Italia dell'uso del LNG. Di questo si è discusso e si discute in varie sedi. Ultimamente la questione è stata trattata in seno al Parlamento Europeo durante la promozione del progetto Costa (CO₂ and Ship Transport emission abatement by LNG) organizzato dall'ufficio Regione Liguria. Il programma, avviato nel 2012 dovrebbe, sulla carta, essere entrato nella sua fase conclusiva ovvero in quella di realizzazione di un Masterplan per il trasporto marittimo a corto raggio che prevede la creazione di una rete di rigassificatori nelle aree di interesse delle Autostrade del Mare. L'obiettivo finale della ricerca è aumentare il potenziale delle autostrade del mare abbassando i costi del trasporto, sviluppare un mercato del gas naturale e ridurre le emissioni di inquinanti. L'utilizzo del gas naturale eliminerebbe del 90% le emissioni di nitrati oltre che quelle di solfati. Vero è che l'obiettivo è navigare "green" e che si può raggiungere in vari modi, ma è auspicabile la ricerca di quelli meno complicati e dispendiosi.



avv. Guglielmo Camera
Studio Legale Camera Verneti

Il caso "FreeNeptune"

Tra i lodi arbitrali LOF pubblicati dai Lloyd's assume notevole importanza quello citato in quanto è il primo, dopo lungo tempo, in cui sono coinvolti degli interessi italiani ed in particolare gli assicuratori corpo della "FREE NEPTUNE". Il fatto trae origine da una collisione occorsa tra la "FREE NEPTUNE" e la "DA ZI YUN" davanti a Nouakchott (Mauritania). La prima si trovava all'ormeggio in rada, in zavorra, quando veniva urtata dalla "DA ZI YUN" e subiva un enorme squarcio sul fianco, sopra la linea di galleggiamento, in prossimità della stiva no.2. A seguito di tale evento gli armatori della "FREE NEPTUNE" stipulavano con FIVE OCEAN SALVAGE ("FOS") un LOF. Veniva smobilizzato il R/re "ARABIAN SEA FOS" da Dakar che interveniva con una *salvage team* che, dopo aver costruito una "patch" tale da coprire lo squarcio ed avere svuotato di acqua di mare la stiva numero 2, provvedeva a rimorchiare la "FREE NEPTUNE" prima fino a Gibilterra e poi successivamente a Tuzla in Turchia. Il tutto per una durata complessiva delle operazioni di 88 giorni. I soccorritori invocavano anche la SCOPIC. L'ammontare delle spese incorse dai soccorritori era pari a circa USD 1,5 milioni, mentre il valore concordato della nave era di circa USD 6 milioni. Orbene l'arbitro nominato Elizabeth Blackburn concedeva un compenso pari a circa USD 4 Milioni, compenso certamente generoso e di poco inferiore al conto Scopic. Le motivazioni di tale compenso sono indicate qui appresso. In primo luogo l'arbitro ha posto l'accento sul fatto che la nave si trovasse in una parte del mondo estremamente "remota" i cui i servizi erano scarsi. I pericoli in cui incorreva la nave erano sicuramente di immobilizzazione nonché, nel caso in cui non fosse intervenuto alcun rimorchiatore, di perdita totale dovuta all'azione del mare che insisteva all'interno della stiva numero 2, tramite lo squarcio occorso a seguito della collisione. Tale azione del mare – a giudizio dell'arbitro- avrebbe potuto creare delle conseguenze catastrofiche alla nave. La peculiarità di tale conclusione poggia però sul fatto che l'arbitro ha ritenuto che tale rischio esistesse, nonostante lo stesso ingegnere navale dei soccorritori ritenesse che i parametri fossero comunque l'interno di *range* accettabili. L'arbitro ha infatti ritenuto che tale valutazione rilevasse solo per la situazione presente e non quella futura. A fianco a tali pericoli l'arbitro ha poi ritenuto ne sussistere un ulteriore – seppur a lungo termine - ovvero di "degrado fisico" nel caso in cui non fossero intervenuti i soccorritori. Un aspetto di cui l'arbitro ha dovuto occuparsi nel lodo è stata la presenza di "assistenza alternativa" a quella prestata da FOS - in maniera tale da ridurre eventualmente il pericolo – che nel caso di specie era costituita da altri soccorritori professionali eventualmente disponibili. Su tale aspetto l'arbitro ha ritenuto che la presenza di altri soccorritori professionali capaci di

intervenire fosse irrilevante dal momento che, quand'anche fosse intervenuta un'altra società, i tempi di risposta nonché le operazioni rese sarebbero stati identici. Nel determinare il compenso l'arbitro ha quindi ritenuto che il punto di partenza fosse la necessità di garantire un compenso che potesse incoraggiare le operazioni di soccorso. A questo riguardo nel lodo si dà atto del fatto che FOS sia un soccorritore professionale che investe in stazioni di salvataggio ed in equipaggiamento. Nel lodo si fa anche riferimento al fatto che FOS è intervenuto prontamente con estrema efficienza e perizia, avendo anche fabbricato un "patch" sul fianco della nave ed evitando così che questa potesse subire ulteriori danni. Ulteriore punto di merito per i soccorritori, a giudizio dell'arbitro, è stata il fatto che questi abbiano fornito supporto finanziario all'armatore al fine di lasciare la Mauritania nonché nel gestire direttamente i rapporti con le autorità locali. Inutile dire che un ulteriore aspetto su cui l'arbitro ha fondato il proprio convincimento è stata la durata delle operazioni e la grande distanza coperta a rimorchio. Va da se che, al di là della eccezionale durata delle operazioni e della perizia con cui queste sono state svolte, il compenso si attesta su cifre alte, tenuto conto che è pari a circa il 60% del valore dei beni salvati; percentuale che certamente scoraggia ogni eventuale futuro arbitrato in cui sono coinvolti dei soccorritori professionali, stante l'usuale favore che questi incontrano davanti agli arbitri inglesi.



avv. Serena Giovidelli
Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis

La negoziazione assistita tra vecchio e nuovo.

E' ormai noto poiché da giorni l'argomento impera, a giusta ragione, su tutte le riviste giuridiche ed invade le relative pagine telematiche, che il processo civile è stato investito da una radicale riforma volta, da un lato, a ridurre il contenzioso civile attraverso la possibilità del trasferimento in sede arbitrale di procedimenti pendenti dinanzi all'autorità giudiziaria, dall'altro, a promuovere, in sede stragiudiziale, l'attivazione di procedure alternative alla ordinaria risoluzione delle controversie nel processo. La riforma, come parimenti noto, è stata dapprima oggetto del Decreto Legge n. 132 del 2014 poi della relativa Legge di conversione n. 163 del 2014 che, pur apportando alcune, a mio avviso determinanti, modifiche nel corpo del provvedimento, ne ha sostanzialmente confermato il contenuto e la *ratio* cui era ispirata. Nella nota di questo mese, pertanto, insieme ai Colleghi che cureranno l'approfondimento di altri aspetti della Riforma, punterò l'attenzione sul nuovo istituto della negoziazione assistita, che si innesta nel più ampio *genus* delle ADR, *alternative dispute resolution*, *id est* delle procedure alternative di

risoluzione delle dispute. Partendo da una analisi descrittiva della nuova fattispecie negoziale introdotta dalla riforma, segnalo, innanzitutto, che la procedura di negoziazione assistita, come suggerisce il titolo medesimo, consiste nella sottoscrizione da parte delle parti in lite di un accordo mediante il quale esse stabiliscono di cooperare per risolvere in via amichevole una controversia vertente su diritti disponibili tramite l'assistenza degli avvocati e nella successiva vera e propria negoziazione che può portare, appunto, al perfezionamento di un accordo (art. 2). In taluni casi, come nell'ipotesi di chi intende proporre in giudizio una domanda di pagamento a qualsiasi titolo di somme non eccedenti € 50.000,00 ad eccezione delle controversie soggette alla disciplina della cd mediazione obbligatoria e di chi intende esercitare un'azione in materia di risarcimento del danno da circolazione di veicoli e natanti, il ricorso alla negoziazione assistita è obbligatorio e costituisce condizione di procedibilità della relativa domanda giudiziale con tutte le conseguenze, espressamente disciplinate dal Legislatore, che derivano dal suo mancato svolgimento, in termini di eccezioni esperibili, di fissazione di una nuova udienza da parte del giudice per consentirne la conclusione, se la procedura è stata iniziata ma non esaurita, oppure l'espletamento, se mai azionata né richiesta da una delle parti (art. 3). Sotto il profilo procedurale l'iter inizia sin dall'atto del conferimento dell'incarico all'avvocato, laddove quest'ultimo è tenuto ad informare il proprio cliente della possibilità/obbligo, come detto, in taluni casi, di avvalersi della negoziazione assistita. Qualora la parte decida di ricorrere a tale nuovo strumento, oppure nei casi in cui esso è obbligatorio, il legale sarà tenuto a formulare un invito alla controparte in tale senso, che produce effetti interruttivi sul decorso della prescrizione e per una sola volta anche sulla decadenza, circoscrivendo l'oggetto della controversia ed avvertendo che la mancata risposta entro trenta giorni dalla ricezione o il rifiuto ad aderire allo stesso può essere valutato dal giudice ai fini delle spese del giudizio e di quanto previsto dagli articoli 96 e 642, primo comma, del codice di procedura civile (art. 4). A questo punto allo scadere del termine predetto, qualora la parte invitata abbia manifestato la propria volontà di aderire all'iniziativa, occorrerà predisporre la cd. convenzione di negoziazione per risolvere in via amichevole la vicenda "*cooperando in buona fede e con lealtà*". Nel predetto documento occorrerà dunque: 1) indicare il termine per l'espletamento della procedura, il quale in ogni caso non potrà essere inferiore ad un mese, e non superiore a tre mesi, prorogabile per ulteriori trenta giorni su accordo tra le parti; 2) individuare l'oggetto della controversia che non deve riguardare diritti indisponibili, né vertere, come emendato in sede di conversione, in materia di lavoro; 3) sottoscrivere l'atto redatto in forma scritta a pena di nullità sia dalle parti che, appunto, dagli avvocati (art.2). Decorso il termine stabilito, la negoziazione può quindi concludersi attraverso il raggiungimento di un accordo risolutivo ovvero con il suo definitivo fallimento, ed in tale caso le parti saranno libere di adire l'autorità giudiziaria. In caso di accordo, che deve essere conforme alle norme imperative ed all'ordine pubblico, esso è quindi sottoscritto dalle parti e dagli avvocati allo

specifico scopo di attestare l'autenticità delle firme nonché la corrispondenza del contenuto dell'accordo alla volontà dei rispettivi rappresentanti che, così perfezionato e raggiunto, costituisce titolo esecutivo e titolo per l'iscrizione della ipoteca giudiziale (art. 5). Ciò posto brevemente sotto un profilo puramente tecnico e procedurale, da operatore del diritto, accolgo con piacere l'introduzione di tale nuovo istituto poiché riconoscere agli accordi raggiunti dagli avvocati, *id est* attraverso l'assistenza degli avvocati, i medesimi effetti di una transazione raggiunta in sede giudiziale e/o sindacale rappresenta il raggiungimento di un risultato sperato e comunque conforme al ruolo istituzionale che il professionista svolge e deve svolgere nell'ambito di una transazione negoziale. Non vi era, invero, ragione di negare ad una negoziazione stragiudiziale effetti giuridici vincolanti e definitivi, laddove il legale definisce un accordo se questo coincide e/o corrisponde effettivamente agli interessi ed alle esigenze economiche e commerciali della parte che rappresenta. Così come descritta dal Legislatore ed alla luce degli effetti connessi allo svolgimento della nuova procedura in commento, non mi sembra affatto, in altri termini, che sia stato introdotto un istituto simile ad altri già noti nel nostro ordinamento giuridico e/o già riconosciuti da precedenti interventi legislativi. Al contrario è stato attribuito al difensore la veste che per definizione meglio si addice al medesimo, ovvero di vero e proprio garante, anche quando nell'art. 5, comma 4, viene sancita come illecito deontologico la condotta dell'avvocato che impugna un accordo alla cui redazione e definizione ha partecipato e contribuito e viene rafforzata la tutela della transazione attraverso l'obbligo posto a carico dei difensori di riservatezza e segretezza delle informazioni assunte nel corso del procedimento del quale essi

dubbia, invece, l'opportunità in sede di conversione del Decreto Legge di escludere l'applicazione della procedura *de qua* alle controversie in materie di lavoro, laddove proprio in questo settore, forse ancora più che in altre materie, quanto meno relativamente alle questioni di natura economica di ammontare limitato, l'intervento diretto e risolutivo dei rispettivi professionisti che assistono le parti avrebbe potuto effettivamente e realisticamente costituire uno strumento deflattivo dell'accesso alla giustizia, invece, negato dal Legislatore.



avv. Andrea Tracci
Studio Legale TDP

TRASPORTO TERRESTRE DI COSE: LA CASSAZIONE SI PRONUNCIA ANCORA SULLA LEGITTIMAZIONE ALL'AZIONE DI DANNI NEI CONFRONTI DEL VETTORE

Tra le più discusse questioni nel mondo dei trasporti terrestri su gomma di cose, vi è quella relativa alla individuazione del soggetto attivamente legittimato all'azione di danni in caso di perdita o avaria del carico. La giurisprudenza di

parziale, del carico), la legittimazione del destinatario sussiste solo dal momento in cui, arrivate le cose a destinazione o scaduto il termine in cui sarebbero dovute arrivare, lo stesso ne abbia richiesto la riconsegna al vettore, ovvero abbia espresso intenzione di azionare i diritti risarcitori (per equivalente, si potrebbe dire, in luogo della richiesta della merce) nei confronti del vettore medesimo. Il caso citato, originava, in particolare, da una causa intentata da un assicuratore agente in surroga in relazione ad un carico di pneumatici andato perso a causa di una tipica rapina con sequestro di persona verificatasi in un'area di servizio. Corrisposto alla mittente un indennizzo, al netto della franchigia, pari a Euro 116.212,82, l'assicuratore predetto agiva per il ristoro della perdita del carico ex art. 17 della Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956 relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (c.d. C.M.R.). Sulla base di tali premesse, l'attore chiedeva quindi la condanna della convenuta vetrice al risarcimento dei danni. La stessa, costituitasi in giudizio, contestava le avverse pretese. Con sentenza del 15 gennaio 2004 il giudice adito rigettava la domanda. Proposto dal soccombente gravame, la Corte d'appello territoriale, in data 14 maggio 2007, lo respingeva. Veniva dunque proposto ricorso in Cassazione, la quale statuiva quanto segue. *“La Corte d'appello ha ritenuto corretta l'affermazione del giudice di prime cure secondo cui, ai sensi dell'art. 13 della Convenzione di Ginevra, titolare della pretesa risarcitoria correlata alla perdita della merce non era il mittente ma solo il destinatario e quindi, nella fattispecie, Michelin Italia s.p.a., piuttosto che Neumaticos Michelin s.a., alla quale Martin si era [invece] surrogata. Nell'accogliere siffatta opzione ermeneutica – asseritamente in linea con gli enunciati del Supremo Collegio, volti a scongiurare la possibilità che due diversi soggetti siano contemporaneamente legittimati a esercitare l'azione di danno (confr. Cass. civ. n. 10621 del 1993) – il giudice di merito ha valorizzato la sostanziale differenza esistente, nell'ambito dell'art. 13, tra la prima parte – in base alla quale, affinché si realizzi il passaggio della merce arrivata a destinazione nella sfera giuridica del destinatario, è necessario che il medesimo manifesti una volontà in tal senso, chiedendo il rilascio del secondo esemplare della lettera di vettura e la riconsegna del carico e la seconda parte della medesima norma, in cui è prevista l'insorgenza della legittimazione del destinatario a far valere i diritti derivanti dal contratto di trasporto non appena sia stata accertata la perdita della merce o sia scaduto inutilmente il termine previsto per la consegna, posto che sarebbe irragionevole pretendere, in siffatte ipotesi, la manifestazione della volontà dello stesso di riceverla. Di talché in definitiva, secondo il decidente, in base al combinato disposto degli artt. 12 e 13 della Convenzione, o la merce arriva a destinazione e i diritti del mittente a disporne si estinguono con la consegna o la richiesta di consegna del secondo esemplare della lettera di vettura; oppure la merce, perduta, non giunge al luogo stabilito e allora, mentre il mittente perde automaticamente il diritto a disporne, il destinatario, per espressa disposizione della convenzione, diventa titolare esclusivo dei diritti nascenti dal contratto, salvo che il mittente non dimostri di avere disposto il trasporto nel*



stessi sono responsabili. Anzi in ragione degli effetti cui è diretto e dello scopo deflattivo che parimenti persegue, gioverebbe considerare il vantaggio derivante dall'inserimento usuale di una clausola tipo nei contratti commerciali che preveda la facoltà di ricorrere alla negoziazione assistita, così incentivando l'utilizzazione di questo strumento come un ordinario e normale mezzo di risoluzione delle controversie. Mi è

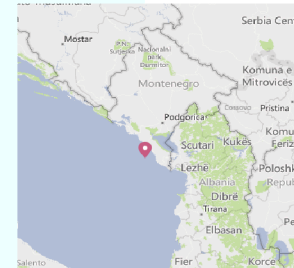
legittimità ha, in più occasioni, chiarito i contorni della disputa. Ancora recentemente, la Cassazione, Sez. III, con la sentenza del 30.01.2014, n. 2075, ha riaffermato il principio secondo cui, a prescindere dal fatto che il trasporto sia stato inadempito o meno (tipico il caso dello smarrimento delle merci), o che lo stesso non sia stato correttamente adempiuto (si veda il caso dell'avaria o deterioramento, anche

proprio esclusivo interesse". Il ricorrente denunciava, infatti, violazione dei citati artt. 12 e 13 della Convenzione CMR contestando l'assunto secondo cui, in ogni caso di perdita della merce, il destinatario sarebbe automaticamente ed esclusivamente legittimato ad esercitare l'azione di danno, a prescindere da qualsivoglia manifestazione di volontà in tale senso. Secondo la ricorrente stessa, invece, in base alle predette norme, il destinatario è autorizzato ad agire per il ristoro dei pregiudizi subiti, ma solo una volta che – e a condizione che – manifestando la volontà di aderire alla stipulazione, sia entrato nel contratto, con correlativa estinzione di ogni facoltà in capo al mittente. L'esposta lettura della Convenzione – aggiunge – "consentirebbe, in continuità con la giurisprudenza della Corte Regolatrice, dei cui enunciati il giudice di merito avrebbe fatto malgoverno, di uniformare la disciplina del trasporto internazionale di merci su strada alla disciplina del contratto di trasporto accolta dal nostro ordinamento, improntata al principio per cui il destinatario, al quale la merce sia stata consegnata o che ne abbia chiesto la consegna, acquista tutti i diritti nascenti dal contratto, compreso quello al risarcimento del danno subito dal carico". Mentre "l'esclusione di qualsivoglia legittimazione attiva in capo al mittente all'esercizio delle azioni di danno sarebbe iniqua e irragionevole almeno con riferimento ai casi in cui la consegna, nei rapporti tra mittente e destinatario, sia volta a realizzare non già l'interesse di quest'ultimo, ma quello del mittente a che la cosa venga, sia pure temporaneamente, a trovarsi nella disponibilità del destinatario". La Cassazione riteneva quindi fondate le ragioni del ricorrente per le ragioni che seguono. Il criterio dirimente ai fini della individuazione del titolare del diritto all'indennizzo assicurativo, in caso di perdita o di avaria del carico occorse durante il trasporto, è quello che tenga conto della incidenza del pregiudizio conseguente a tali accadimenti, e tanto sia con riferimento alla disciplina codicistica, sia con riferimento alla disciplina dettata dalla Convenzione di Ginevra (confr. Cass. civ. 17 giugno 2013, n. 15107; Cass. civ. 1 dicembre 2010, n. 24400; Cass. civ. 13 dicembre 2010, n. 25110; Cass. civ. 21 marzo 2008, n. 7672). Più nello specifico – continua la Corte Regolatrice – "... precisato che la normativa codicistica mantiene integra, in relazione al destinatario, la costruzione giuridica del contratto di trasporto come contratto a favore di terzi, si è affermato, con tranquillante uniformità, che la sostituzione del destinatario al mittente, nei diritti derivanti dal contratto (tra i quali pacificamente rientra quello al risarcimento del danno per perdita o avaria del carico), avviene nel momento in cui, arrivate le cose a destinazione o scaduto il termine, legale o convenzionale per il loro arrivo, lo stesso ne richiama la riconsegna (confr. Cass. civ. 17 giugno 2013, n. 15107; Cass. civ. 4 giugno 2007, n. 12963; Cass. civ. 4 ottobre 1991, n. 10392). Nella medesima prospettiva si è anzi evidenziato che incombe sul vettore che, convenuto in giudizio dal mittente, contesti la legittimazione dello stesso, l'onere di provare l'avvenuta richiesta di riconsegna della merce da parte del destinatario, ex art. 1689 cod. civ. e la conseguente perdita della

facoltà di disporre in capo all'attore (Cass. civ. 21 maggio 1998, n. 5084; Cass. civ. n. 10392/1991 cit.). E pertanto, ricorda ancora la Corte "... da tale orientamento, contrariamente a quanto ritenuto dal giudice a quo, questa Corte non si è discostata neppure nella sentenza 26 ottobre 1993, n. 10621, avendo ivi per contro ribadito che la C.M.R. ha recepito la portata dell'art. 1689 cod. civ. ... Ma siffatto approdo ermeneutico è in contrasto con il chiaro dettato dell'art. 1689 cod. civ., che inequivocabilmente esige, per l'acquisto dei diritti in capo al destinatario, la richiesta di riconsegna rivolta al vettore, di talché l'affermazione non può essere, in parte qua, condivisa A non diverse conclusioni deve peraltro pervenirsi anche con riguardo al dettato degli artt. 12 e 13 della Convenzione di Ginevra, posto che, a giudizio del collegio, una corretta esegesi di tali norme non autorizza affatto la scissione della disciplina, in punto di legittimazione, a seconda dell'esito del trasporto, prefigurata dal giudice di merito, di talché le implicazioni che questo ha preteso di trarre dalla non felice formulazione delle due norme vanno al di là del segno, essendo scarsamente compatibili con il tenore letterale delle disposizioni e, al postutto, insostenibili sia sul piano logico che su quello sistematico ... Non è superfluo aggiungere, per puro spirito di completezza, che la Corte territoriale, pur avendo richiamato i principi enunciati dal giudice di legittimità nella sentenza 26 ottobre 1993, n. 10621, ne ha fatto un'applicazione del tutto peculiare, avendo esteso l'insorgere della legittimazione esclusiva del destinatario a far valere i diritti derivanti dal contratto di trasporto al caso in cui sia accertata la perdita del carico e non appena tale cognizione venga conseguita In tale contesto, in accoglimento del primo motivo di ricorso, nel quale resta assorbito il secondo, la sentenza impugnata deve essere cassata con rinvio, anche per le spese del giudizio di cassazione alla Corte d'appello di Torino". La Cassazione quindi, sulla scorta di tale ragionamento, riafferma il chiaro principio di diritto secondo il quale: l'art. 13 della Convenzione di Ginevra del 19 maggio 1956, relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (c.d. C.M.R.) attribuisce, al pari dell'art. 1689 cod. civ., la titolarità del diritto all'indennizzo in ragione dell'incidenza del pregiudizio conseguente alla perdita ovvero al deterioramento delle cose trasportate. Ne deriva pertanto che la legittimazione del destinatario sussiste solo dal momento in cui, arrivate le cose a destinazione o scaduto il termine in cui sarebbero dovute arrivare, lo stesso ne abbia richiesto la riconsegna al vettore. Quindi, per riassumere, non sarà mai automatico il sorgere dei diritti in capo al destinatario, ma sempre condizionato all'esperimento dell'azione di danni (sostitutiva della richiesta di riconsegna della merce), e quest'ultima dovrà essere proposta solo laddove l'incidenza del danno incombe effettivamente sul destinatario, altrimenti lo stesso non può ritenersi possedere azione, non avendo risentito in proprio un effettivo pregiudizio dalla perdita o avaria del carico.

Montenegro, una nuova zona Franca?

Il Montenegro, dal 2006, anno della sua indipendenza, ha avviato un percorso di costante adeguamento giuridico e istituzionale. Fautore e protagonista di questo indirizzo è l'attuale premier Milo Dukanovic, che in precedenza aveva ricoperto l'incarico di presidente della repubblica. L'ormai imminente ingresso nella Nato e l'avvio per le procedure di ammissione all'Unione Europea rappresentano solo due delle numerose iniziative assunte (tra le quali l'istituzione di authorities) dal paese per promuovere la propria immagine nel contesto estero. Tra gli asset che destano il maggior interesse internazionale figurano la tassazione sul reddito di impresa, al 9% (che risulta essere la più bassa dell'area europea), e la zona franca, con esenzione totale, che comprende tutta l'area del porto di Bar. Il porto di Bar dista solo 135 miglia nautiche (250 km) da quello di Bari. Rinnovato agli inizi degli anni '80, le sue attività sono suddivise nei 5 terminal e nell'esercizio 2013 sono transitate complessivamente oltre 200 navi per un totale di 600 mila tonnellate di merci movimentate. Certamente, però, bisogna osservare che il porto di Bar attualmente opera in regime ridotto rispetto alle effettive potenzialità dello scalo. La società di Gestione, Luka Bar, quotata presso la



Borsa del Montenegro (Montenegro Berza) è controllata al 55% dallo Stato e non è escluso che in futuro possa rientrare nei programmi di

privatizzazione che già stanno interessando il paese. L'intermodalità è assicurata, oltreché dai collegamenti stradali, soprattutto dalla ferrovia che collega il porto con la città di Belgrado, capitale della Serbia. La linea ferroviaria, che si sviluppa per 450 km, era stata progettata negli anni '50 ma venne realizzata negli anni '70. L'insieme di questi collegamenti rappresenta il "corridoio" Bari/Belgrado. In tempi recenti è stato redatto un progetto di ammodernamento del collegamento ferroviario tra Bar e Belgrado a cura della società Italfer (appartenente al gruppo Ferrovie dello Stato). Nell'esercizio 2013 sul collegamento è stato movimentato 1 milione di tonnellate di merci. Le sovrastrutture del porto di Bar comprendono tre magazzini all'aperto rispettivamente di superfici 20, 30 e 40 mila mq oltre ad un parcheggio camion superficie 10 mila mq e due magazzini coperti da 5 mila mq ciascuno (di cui uno refrigerato). Infine è presente anche un terminal passeggeri, infatti la compagnia di navigazione Montenegro Lines gestisce i collegamenti con il porto di Ancona e il porto di Bari, commercializzati in Italia dalla società Morfimare di Bari (guidata dall'imprenditore Luigi Morfini).



avv. Francesca D'Orsi
Studio Legale D'Orsi

Contratto di subtrasporto il submittente può fare valere la responsabilità risarcitoria del vettore in via diretta ?

Estratto dal DIRITTO
DEI
TRASPORTI

Come noto, a differenza del contratto di trasporto, il contratto di subtrasporto non trova espressa disciplina nel codice civile, ma costituisce esplicitazione dell'autonomia negoziale privata ed è riconducibile alla categoria del subcontratto. Il subcontratto è il negozio mediante il quale una parte

punto è recentemente intervenuto il Tribunale di Reggio Emilia nella persona del G.I. Gianluigi Morlini con sentenza del 23/09/2014 resa ex art. 281 sexsies c.p.c. a conclusione di un giudizio avente ad oggetto un'ipotesi ricorrente nella casistica giurisprudenziale: un soggetto aveva commissionato a un vettore un trasporto di merce, da consegnare al cliente finale; il vettore, a sua volta, aveva stipulato un contratto di subtrasporto con un terzo. Quest'ultimo aveva subito il furto della merce. A causa del furto subito dal subvettore, la Ditta mittente ha dovuto ripagare al cliente il prezzo della merce, per poi ottenere dalla propria assicurazione un indennizzo per la perdita del prodotto. Il trasportatore, ricevuta la richiesta dell'assicurazione di rimborsare l'indennità corrisposta, ha convenuto in giudizio il sub trasportatore per ottenerne la condanna a risarcire il danno subito. Questi, costituitosi in giudizio, si è difeso deducendo il difetto di legittimazione attiva e di interesse ad agire ex art. 100 c.p.c. dell'attore, perché questi non aveva ancora risarcito il danno alla ditta committente, negando una propria colpa grave in relazione al furto subito. Nella decisione in esame sono stati ribaditi i principi affermati nella costante giurisprudenza, ma con alcune precisazioni. Il Tribunale di Reggio Emilia, in particolare,

destinatario dal momento in cui, arrivate le cose a destinazione o scaduto il termine in cui sarebbero dovute arrivare, il destinatario ne richiede la consegna al vettore", disposizione che, a parere del Tribunale, è stata "erroneamente invocata a proprio favore dalle difese della convenuta e della terza chiamata". Come è stato anticipato, invero, nel rapporto di subtrasporto il vettore del contratto di trasporto diviene mittente: di conseguenza, quando il destinatario finale non ha agito nei confronti del trasportatore, egli ha nei confronti del subtrasportatore azione diretta, e non azione di regresso in relazione ai danni richiesti dal mittente principale.



avv. Daniela D'Alauro
Studio Legale Turci

Buon viaggio con la nuova Carta Doganale!

Spesso quando si viaggia per lavoro o per vacanza non si fa attenzione al tipo e alla quantità di oggetti che si portano con sé. Per evitare tuttavia di incorrere in spiacevoli sorprese, nel giugno di quest'anno l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha emanato una nuova edizione della c.d. Carta doganale del viaggiatore, che riassume le principali disposizioni e procedure concernenti i controlli relativi ai viaggiatori in partenza per l'estero o in arrivo dall'estero, con lo scopo di fornire uno strumento di facile e immediata consultazione per lo sdoganamento dei beni che più frequentemente i viaggiatori portano al seguito. La Carta prevede specifiche discipline per i diversi tipi di beni trasportati, ad esempio oggetti e generi di consumo, valuta, animali, specie protette, armi, distinguendo a seconda che i viaggi siano effettuati all'interno dell'Unione Europea o interessino Paesi extracomunitari. Per quanto riguarda gli oggetti e i generi di consumo trasportati all'interno dell'Unione Europea ove vige uno spazio unico di libera circolazione, tenendo conto delle diversità del recepimento da parte degli Stati membri degli Accordi di Schengen, i viaggiatori che si spostano dall'uno all'altro dei suddetti Paesi possono portare con sé i beni acquistati in qualunque esercizio commerciale senza alcuna limitazione o formalità. Fanno eccezione alcune categorie di prodotti come tabacchi lavorati, alcol e bevande alcoliche per i quali sono previste delle soglie indicative, riportate nella Carta, relative ad acquisti effettuati da privati, come ad esempio il limite di 800 pezzi per le sigarette o di 90 litri per il vino. Diversa è la disciplina nel caso di viaggi che interessino Stati extracomunitari. Gli effetti personali di valore come, ad esempio, apparecchiature fotografiche, videocamere, computer, orologi, portati dal viaggiatore in partenza verso Paesi non dell'UE, necessitano di una documentazione (ricevuta di acquisto, certificato di garanzia o bolletta d'importazione)



reimpiega nei confronti di un terzo la posizione che gli deriva da un contratto in corso, detto contratto base. Il subcontratto riproduce la medesima operazione economica del contratto base, ma la parte assume col terzo il ruolo inverso a quello che egli ha in tale contratto. Ciò premesso in ordine alla figura generale del subcontratto, va specificato che il subtrasporto è quel contratto con il quale un soggetto (che riveste la qualità di vettore) conferisce a un altro soggetto, che assume la veste di subtrasportatore, e sul quale incombono gli obblighi del vettore stesso, l'incarico di eseguire in tutto o in parte una prestazione consistente nel trasporto.

In tema di contratto di subtrasporto, con riguardo alla responsabilità del vettore è stato ampiamente chiarito, in occasione di diverse pronunce delle nostre Corti, che, se lo stesso stipula un contratto di subtrasporto, risponde della regolarità dell'intero trasporto nei confronti del mittente, restando obbligato anche per il ritardo, la perdita o l'avaria imputabili al subtrasportatore; egli, in qualità di submittente, tuttavia, in caso di perdita delle cose, può far valere la responsabilità risarcitoria del subtrasportatore indipendentemente dal fatto che il mittente abbia esperito o meno azione di danni nei suoi confronti (tra le altre, cfr. Cass., sez. III, 7 febbraio 2006, n. 2529). Sul

ha fissato i limiti entro cui si configura la legittimazione attiva del submittente, il quale voglia esperire, in via diretta, azione di risarcimento danni nei confronti del subtrasportatore. Il Tribunale adito ha rigettato l'eccezione di difetto di legittimazione attiva avanzata dalla convenuta, sulla base di un consolidato orientamento giurisprudenziale secondo il quale, nell'ambito del contratto di subtrasporto, il submittente, in caso di perdita delle cose trasportate, può fare valere la responsabilità risarcitoria del suo vettore, a prescindere se il mittente abbia o meno esperito l'azione risarcitoria nei suoi confronti, e senza quindi dover dimostrare di avere risarcito il danno al mittente: Cass. n. 2483/2009, Cass. n. 12963/2007, Cass. n. 2529/2006, Cass. n. 19050/2003, Cass. n. 4729/1992, Cass. n. 10533/1991. Il Tribunale di Reggio Emilia ha affermato, in linea con i principi sin qui esposti, che, nell'ambito del contratto di subtrasporto, il submittente, in caso di perdita delle cose trasportate, può fare valere la responsabilità risarcitoria del suo vettore in via diretta, indipendentemente dal fatto che il mittente abbia o meno esperito l'azione risarcitoria nei suoi confronti. A sostegno di questa soluzione è stata invocata la norma di cui all'art.1689 comma 1 c.c. : "i diritti nascenti dal contratto di trasporto verso il vettore spettano al

che dimostri, in caso di controllo al momento del rientro, il loro regolare acquisto o la loro regolare importazione in Italia. In mancanza di tali documenti, l'Agenzia consiglia al viaggiatore di produrre, presso l'ufficio doganale di partenza, una dichiarazione di possesso da esibire al rientro. Sono esenti da diritti doganali i beni che il viaggiatore, in arrivo da un Paese non facente parte dell'Unione Europea, porta con sé nel proprio bagaglio personale, purché tali importazioni abbiano carattere occasionale, i beni siano destinati all'uso personale o familiare del viaggiatore e il loro valore non superi complessivamente Euro 300 per viaggiatore; tale importo è aumentato a Euro 430 nel caso di arrivo in aereo o via mare. Se il valore del bene supera i suddetti importi, il viaggiatore è tenuto al pagamento dei diritti doganali afferenti l'intero valore del bene acquistato. Il limite di Euro 300 e 430 si riduce a Euro 150 per i viaggiatori minori di 15 anni, indipendentemente dal mezzo di trasporto utilizzato. Nel valore complessivo delle soglie monetarie non deve essere considerato il valore di alcune categorie di prodotti indicati dall'Agenzia delle Dogane, come tabacchi lavorati, alcol e bevande alcoliche per i quali sono previsti dei quantitativi specifici, come ad esempio il limite di 200 pezzi per le sigarette o di 4 litri per il vino. Non sono invece previsti limiti di valore o quantitativi per le esportazioni di beni a seguito del viaggiatore in partenza per un Paese non facente parte dell'Unione Europea. L'Agenzia delle Dogane consiglia, a titolo cautelativo, di rivolgersi alle relative Rappresentanze diplomatiche prima della partenza poiché potrebbero esistere disposizioni limitative stabilite dai Paesi di destinazione. Per quanto riguarda la valuta vigono le medesime disposizioni per i viaggi nei Paesi sia all'interno sia fuori dell'Unione. In particolare il trasporto al seguito di denaro contante o di valori assimilati è libero per importi complessivi inferiori a Euro 10.000, mentre se superiori, è necessario compilare un'apposita dichiarazione, da sottoscrivere e depositare presso gli uffici doganali al momento dell'entrata nello Stato o in uscita dallo stesso. La mancata dichiarazione costituisce violazione della normativa valutaria e comporta per le movimentazioni di denaro contante con eccedenza sino a Euro 10.000, il sequestro amministrativo nella misura del 30% di tale eccedenza e l'applicazione di una sanzione amministrativa dal 10% al 30% dell'importo eccedente il limite; per le movimentazioni di denaro contante con eccedenza superiore a Euro 10.000, il sequestro amministrativo nella misura del 50% di tale eccedenza e l'applicazione di una sanzione amministrativa dal 30% al 50% dell'importo eccedente il limite. La sanzione è irrogata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze sulla base del verbale di constatazione e sequestro redatto presso l'ufficio doganale di controllo ed è applicata con un importo minimo pari a Euro 300. Alla conclusione del procedimento sanzionatorio l'importo sequestrato, nell'eventuale misura eccedente le sanzioni applicate, è restituito dal Ministero dell'Economia e delle Finanze

agli aventi diritto che ne facciano richiesta entro cinque anni dalla data del sequestro. E' anche prevista la possibilità per il trasgressore di chiedere di essere ammesso al beneficio dell'oblazione che permette l'estinzione dell'illecito, mediante un pagamento in misura ridotta; in tal caso, a seguito del pagamento immediato presso l'ufficio doganale della somma dovuta, viene evitata la misura del sequestro amministrativo. Gli animali da compagnia possono attraversare i confini nazionali solo se di età superiore a tre mesi, salvo specifica deroga concessa dall'autorità competente, mentre possono essere introdotti in Italia a seguito del viaggiatore, purché in numero non superiore a cinque, solo se accompagnati da uno specifico

passaporto/certificato sanitario (a seconda che provengano da Paese UE o extra UE) rilasciato dalle Autorità sanitarie competenti del Paese di provenienza. Tale documento contiene, ad esempio, i dati identificativi dell'animale (tatuaggio o microchip) e del proprietario, nonché l'attestazione della vaccinazione antirabbica in corso di validità. Qualora dai controlli risulti che la condizione dell'animale non soddisfi i requisiti richiesti, l'autorità competente, in consultazione con il veterinario ufficiale, può decidere di rinviare l'animale al Paese di origine ovvero disporre l'isolamento in quarantena. Vi sono poi specifiche disposizioni per le specie protette, ossia quelle indicate nella Convenzione di Washington del 1973. Per introdurre in Italia animali appartenenti a specie protette, come ad esempio pappagalli, lucertole, serpenti, tartarughe acquatiche, pesci ornamentali, alcune specie di uccelli e scimmie, da qualunque Paese provengano, è necessario esibire, oltre al certificato sanitario, il certificato CITES (*Convention on International Trade of Endangered Species* ossia Convenzione sul commercio internazionale delle specie in via di estinzione) di autorizzazione all'esportazione, rilasciato dalle autorità del Paese di provenienza. Sono assolutamente vietate le introduzioni di alcune specie di animali gravemente minacciate di

estinzione ed iscritte all'appendice I della Convenzione di Washington, come ad esempio gli animali con pelliccia maculata



Carta doganale del viaggiatore



Informazioni utili per chi viaggia

(leopardi, ghepardi e ocelot). Il suddetto certificato CITES deve accompagnare altresì i prodotti derivanti dalle specie protette dalla Convenzione di Washington, come, ad esempio, zanne di elefante ed oggetti di avorio, corallo, articoli in pelle di rettile, confezioni realizzate con pellicce pregiate o tessuti derivanti da specie protette o legname proveniente dalle foreste amazzoniche. Anche alcuni tipi di piante, come ad esempio cactus ed orchidee, sono state riconosciute "specie protette" e la loro introduzione in Italia è subordinata alla presentazione di uno specifico certificato di autorizzazione rilasciato dalle autorità del Paese di provenienza. La Convenzione di Washington prevede, inoltre, l'assoluto divieto di importazione o esportazione per alcune particolari specie di piante, come, ad esempio, i cactus *Ariocarpus* e le orchidee *Papietelinum*. Infine, in base alle norme di pubblica sicurezza, è impedito l'ingresso sul territorio nazionale di qualsiasi tipo di arma da sparo, da taglio o arma impropria, salvo che queste non siano accompagnate da un regolare permesso rilasciato dagli Organi competenti della zona di residenza del viaggiatore. Ulteriori specifiche disposizioni sono previste nella Carta come, ad esempio, in relazione ai medicinali e ai beni culturali.



avv. Margherita Pace
Studio Legale TDP

DISASTRO FERROVIARIO COLPOSO

**Sentenza Corte di
Cassazione, sez IV Penale,
n. 14524 del 7 novembre
2013 – 27 marzo 2014**

All'art. 430 del Codice penale italiano è previsto il reato di Disastro ferroviario. Recita la norma: *Chiunque cagiona un disastro ferroviario è punito con la reclusione da cinque a quindici anni.* Si tratta di un reato caratterizzato da condotta a forma libera, sia attiva che omissiva, per esempio nel caso in cui vengano omesse manovre da parte del personale preposto. In questi ultimi anni la cronaca italiana è stata interessata da alcuni casi di disastro ferroviario che sono emersi all'attenzione dell'opinione pubblica e che ancora risultano in attesa del giudizio definitivo. Tra questi il noto incidente di Viareggio del 2009. E' sufficiente consultare le principali fonti di cronaca italiane e internazionali per prendere atto che, nonostante il trasporto su rotaia si attesti su un livello di sicurezza maggiore rispetto ad altri tipi di trasporto, gli episodi di disastro non sono ancora una realtà, a volte addirittura drammatica. Pensiamo al deragliamento del 24 luglio 2013 a Santiago di Compostela in cui persero la vita 79 persone; al caso del luglio 2013 nella provincia di cinese di Zhejiang allorché lo scontro tra due treni di nuova generazione causò la morte di 35 persone nonché il ferimento di 211 passeggeri; al sinistro del 6 luglio 2013 avvenuto in Quebec nella cittadina di Lac – Megantic quando a causa del deragliamento di 72 vagoni contenenti petrolio persero la vita quasi 50 persone. Dall'analisi della casistica e dai rilievi dei singoli episodi si evince che i motivi che possono portare alla realizzazione del sinistro si possono inquadrare sempre in due direzioni: da una parte il guasto tecnico, dall'altra l'errore umano. Di recente la Corte di Cassazione, IV Sezione Penale, si è pronunciata su un caso di disastro ferroviario avvenuto a Taranto nel 2004 quando un treno merci finì contro le ultime carrozze di un Espresso proveniente da Reggio Calabria e diretto a Torino. Per fortuna in questo caso non vi furono vittime tra i passeggeri, ma molti di quelli riportarono anche ferite gravissime. La precedente pronuncia della Corte di Appello di Lecce (datata 27 marzo 2012), confermava la responsabilità dell'imputato macchinista del convoglio merci - accertata nel primo grado di giudizio - che aveva omesso di vigilare sulla condotta dell'aiuto apprendista e condannava lo stesso per disastro ferroviario colposo, di cui agli artt. 113, 439, 449, commi 1 e 2 cod. pen. e di quello di lesioni colpose plurime di cui agli artt. 113, 590 cod. pen. - unificati ex art. 81 cod. pen. Pena comminata: tre anni e quattro mesi di reclusione. La quarta sezione

penale della Corte di Cassazione è poi stata invitata a pronunciarsi sia sulla omessa vigilanza dell'imputato sul suo aiuto macchinista che sui limiti ed applicabilità del reato in esame. Si riportano di seguito alcuni importanti passaggi della decisione della Corte di Cassazione n. 14524 del 7 novembre 2013 – 27 marzo 2014. Sul fatto veniva accertato che l'incidente era stato causato da un errore umano: *'Accadde che il treno merci non aveva prestato osservanza alla prescrizione di arrestarsi al segnale a luce rossa 1d posto a protezione del deviatoio di talché il fianco destro del locomotore venne a collisione con il treno viaggiatori, che in quel momento percorreva il deviatoio, come consentitogli dalla citata segnaletica, precisamente nel punto di giunzione tra la terzultima e l'ultima carrozza. Ne era derivato che dette vetture si staccarono dal convoglio precipitando nel fossato trincea limitrofo la linea ferroviaria, deragliando ed adagiandosi su di un fianco, nella scarpata'. Gli esiti dell'incidente furono: 'l'abbattimento di taluni pali di sostegno della linea aerea e danni al binario percorso dal treno espresso. Numerosi viaggiatori subirono lesioni costituite da fratture ed in un caso dall'amputazione del braccio sinistro. Altri novantacinque passeggeri subirono lesioni di minore gravità con prognosi massima di giorni trenta'.*

Come sottolinea la Corte di Cassazione, il Giudice del Secondo grado, esiti probatori alla mano, condivise dunque l'affermazione di colpevolezza del macchinista del convoglio merci in quanto *'titolare e responsabile della conduzione del convoglio (benché, al*

momento della collisione, si trovasse ai comandi del locomotore il R. quale apprendista macchinista in tirocinio, con funzioni di aiuto macchinista), omettendo di vigilare adeguatamente sulle manovre compiute dall'apprendista macchinista, per negligente distrazione, ebbe ad azionare tardivamente il sistema di frenatura del convoglio, solamente dopo il segnale di protezione del deviatoio; di guisa che il treno, pur sottoposto ad una repentina decelerazione nella tratta di avvicinamento allo scambio, non venne tuttavia arrestato tempestivamente, cagionando in tal modo la collisione con il treno viaggiatori che proseguì regolarmente la propria marcia fruendo dei segnali di via libera, alla prescritta velocità'. La Corte di Cassazione in esame ha confermato la sentenza così impugnata affermando, in particolare che: *'La Corte d'appello con diffusa e perspicua motivazione (pagg. 9-15 della sentenza impugnata) in sintonia con l'insegnamento della giurisprudenza di legittimità, ha ribadito la ricorrenza del contestato delitto di disastro*

ferroviario che deve ritenersi concettualmente integrato da un evento connotato da straordinarietà di effetti, per gravità, complessità ed estensione ed indeterminazione del pregiudizio a cose e persone, di entità e di diffusività significativamente ampie, ancorché di proporzioni non necessariamente immani' (Sez. 4 n. 15444 del 2012). [...] Del tutto logico ed appropriato, in rapporto a siffatte, obiettive risultanze fattuali, risulta pertanto il convincimento raggiunto dalla Corte d'appello a confutazione della tesi - dedotta dal M. con i motivi d'appello e pedissequamente riproposta in questa sede - con la quale l'imputato ha inteso sostenere che i fatti avrebbero dovuto ricondursi al disposto dell'art. 450 cod. pen., invero applicato da questa stessa Sezione, con sentenza n. 40799 del 18 settembre 2008, nel ben meno grave caso della collisione avvenuta all'ingresso della stazione di (omissis) Centrale tra due treni: l'uno passeggeri; l'altro merci che si risolse con 'una sorta di schiaffo del locomotore dell'intercity [...]'. Quanto al trattamento sanzionatorio la Corte ha infine affermato: *'La Corte d'appello, pur procedendo ad una consistente riduzione della pena irrogata in primo grado, ha peraltro ineccepibilmente ribadito (facendo corretta applicazione dei criteri dettati dall'art. 133 cod. pen.) che l'obiettivo gravità del*



fatto ed il rilevante grado della colpa del M. inducevano ragionevolmente ad escludere di determinare la pena base in misura pari ai minimi edittali stabiliti dall'art. 449, comma 2 cod. pen., in anni DUE di reclusione, versandosi peraltro nell'ipotesi di reato autonomo e non di reato aggravato con la conseguente esclusione di qualsivoglia giudizio di comparazione ex art. 69 cod. pen. delle pur riconosciute attenuanti generiche (Sez. 4 n. 15444 del 2012; n. 27851 del 2004; Sez. 4 n. 36639 del 2012). Del tutto correttamente quindi la Corte d'appello ha proceduto a determinare la pena base in anni QUATTRO e mesi SEI di reclusione, apportandovi la riduzione prevista dall'art. 62-bis cod. pen. e l'aumento di mesi quattro ex art. 81 cod. pen. in relazione al delitto di lesioni colpose plurime, ritenuto il concorso formale, di guisa da pervenire a calcolare in anni TRE e mesi QUATTRO la pena finale cui ha fatto seguito la del pari corretta applicazione, ex art. 29 cod. pen., della pena accessoria della interdizione temporanea dai pubblici uffici'.

Registrati per ricevere la nostra Newsletter

Lex Trasporti

Mensile di diritto divulgativo

MENU

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

Mi piace 3

Newsletter

---REGISTRATI---

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

Indirizzo email

iscriviti

ANSA.it

Posts

Schettino a Numana, Spacca, idea 'genio'

Sigilli a villa Amii Stewart Porto Cervo

Papa nomina card. Versaldi risanare Idi

Get Widget

LexTrasporti

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

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

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

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

La rivista promuoverà alcuni "conversazioni" in collaborazione con il Consiglio dell'Ordine dei Trasportatori partners nazionali ed internazionali.

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

Il direttore responsabile è il dr. Luca Florenzano giornalista ed è sostenuto da un consolidato gruppo di Redattori specialisti del diritto dei trasporti.



Avv. Claudio Perrella
Studio legale LS Lexjus Sinacta

CMR, colpa grave e decadenza dal limite: questioni sempre aperte

Uno degli aspetti di maggiore rilievo della disciplina dettata dalla Convenzione CMR è indubbiamente contenuta agli articoli 23 e 29, e si rivela spesso di non semplice applicazione ed interpretazione. Ai sensi dell'articolo 23 della CMR in caso di perdita totale o parziale della merce, il vettore è infatti tenuto a corrispondere un risarcimento calcolato sulla base del valore della merce nel luogo e nel tempo della consegna per il trasporto, ma l'importo complessivo del risarcimento non può superare 8,33 diritti speciali di prelievo per ogni chilogrammo di peso lordo perduto o danneggiato. Ai sensi del successivo articolo 29 della Convenzione il vettore non ha il diritto di avvalersi delle disposizioni che escludono o limitano la sua responsabilità se la perdita delle merci dipende da dolo o da colpa a lui imputabile e che, secondo la legge del giudice adito, è parificata a dolo (c.d. *wilful misconduct*). La CMR adotta dunque una nozione di colpa grave peculiare, che non è immediatamente assimilabile alla tipologia elaborata dalla giurisprudenza italiana e che assume spesso differenti interpretazioni nei vari Paesi ove viene applicata. Esistono però profonde differenze di atteggiamento e di valutazione da parte dei giudici degli Stati nei quali trova applicazione la CMR, con divergenze talora così marcate da avere determinato un fenomeno ricorrente, ossia la scelta, tra i vari fori alternativi individuati all'articolo 31, di quello ritenuto più conveniente per il riconoscimento del diritto a beneficiare del limite in favore del vettore o, al contrario, per l'ottenimento di una condanna del vettore per l'intero valore della merce trasportata. Si tratta del cosiddetto *forum shopping*, che fa sì che ormai con grande frequenza nell'immediatezza di un sinistro verificatosi nel corso di una trasporto assoggettato alla CMR (soprattutto allorché le somme in gioco sono significative) si assiste ad una vera e propria corsa contro il tempo, con il vettore pronto a radicare il giudizio proponendo un'azione di accertamento in una giurisdizione dove le corti si rivelano maggiormente inclini a riconoscere il diritto a beneficiare del limite ex articolo 29, e la concorrente azione da parte dei ricevitori e/o degli assicuratori a scegliere tra i vari fori alternativi quello che si presenti promettente per una declaratoria di colpa grave al fine di eludere con il limite risarcitorio. Una recente sentenza della Corte Suprema olandese (10 agosto 2012) testimonia la particolarità delle questioni che nella pratica sorgono dall'applicazione della disciplina degli articoli 23 e 29 della CMR. Il caso oggetto della decisione è relativo ad un trasporto dall'Olanda al Belgio di un ingente quantitativo di materiale chimico, del

valore complessivo di circa un milione di dollari. Il contratto di trasporto includeva delle "security guidelines transportation" predisposte dal mittente, che stabilivano che l'autista dovesse trascorrere ogni periodo di sosta in aree di parcheggio sicure, illuminate e vigilate, e che il mezzo non dovesse essere mai lasciato senza vigilanza. Nella prima tratta del trasporto l'autista si era però fermato nei pressi di Rotterdam, aveva lasciato il mezzo in un'area industriale priva di vigilanza, e si era allontanato per trascorrere la notte in un vicino albergo. La mattina seguente il mezzo ed il suo prezioso carico erano stati trafugati. I ricevitori hanno reclamato danni per circa un milione di USD, argomentando che tale era il *market price* delle merci in base all'articolo 23 della CMR. In primo e secondo grado le corti olandesi hanno ritenuto che nel caso di specie ricorresse una *wilful misconduct*. In terzo grado, la Corte Suprema olandese (con decisione del 10 agosto 2012), ha invece ritenuto che, nonostante la violazione delle istruzioni di sicurezza da parte del vettore, la probabilità che il veicolo venisse trafugato non poteva ritenersi preponderante, ed ha ritenuto dunque che l'autista non avesse prefigurato con certezza l'evento e non potesse essere riconosciuto l'elemento di consapevolezza previsto dalla definizione di colpa grave prevista dalla Convenzione CMR. La Suprema Corte olandese ha dunque riconosciuto il diritto del vettore di beneficiare della limitazione di responsabilità prevista dalla Convenzione CMR, così riducendo il risarcimento dovuto ai caricatori a meno di 200.000 USD in un caso che, laddove esaminato in Belgio o in Italia, avrebbe condotto senza alcun dubbio ad una dichiarazione di colpa grave e, dunque, ad una condanna del vettore al risarcimento dell'intero valore delle merci.



avv. Fabio Pieroni
Studio Legale Siccardi Bregante & C.

Il caso Maersk Neuchatel

La disputa è sorta tra l'armatore ed il noleggiatore della nave *Maersk Neuchatel*, una portacontainer da 207 metri e 25.674 tonnellate di stazza lorda, impiegata, in base ad un contratto di noleggio a tempo, in un servizio di linea merci tra il Sud Est asiatico e l'Africa (*St. Maximus Shipping Co. Ltd. c. AP Moller Maersk A/S* – leggila per esteso all'indirizzo <http://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Comm/2014/1643.html>). Il 20.7.2007 la nave, carica di 1.129 contenitori in viaggio dall'Asia Sud Orientale a vari porti del Sud Africa e dell'Africa Occidentale, si incagliava a circa 150 metri dalla costa antistante il porto di Tema in Ghana. Tra il 20.7.2007 ed il 31.8.2007 venivano effettuati otto tentativi di disincagliare la nave ma, solo a seguito di operazione di alleggerimento di 10 % del carico (c.d. allibo), la nave veniva disincagliata in data 31.8.2007 da operatore professionale ingaggiato su base LOF. Oltre ai danni subiti in occasione dell'incaglio, la nave subiva ulteriori danni al fondo nonché ad elica e timone durante le operazioni di rigalleggiamento. Il 25.7.2007 gli



armatori (St. Maximus) dichiaravano avaria generale ed il successivo 26 nominavano il liquidatore di avaria. Il 27.7 il noleggiatore (Maersk) predisponne, nell'interesse dei ricevitori delle varie partite, una bozza di lettera garanzia inizialmente intesa come garanzia provvisoria a copertura delle spese ricadenti in Avaria Generale nell'attesa dell'emissione delle garanzie da parte dei vari interessi carico. Tale iniziativa era stata presa da Maersk con l'evidente intento di ottenere l'immediata disponibilità del carico che avrebbe così potuto proseguire per le destinazioni finali anziché restare fermo come sarebbe successo laddove si fosse deciso per la raccolta dai singoli ricevitori delle varie garanzie di contribuzione all'avaria generale.

Successivamente Maersk decideva di sostituire la propria garanzia provvisoria con una definitiva a copertura delle spese di contribuzione all'avaria generale da parte degli interessi carico. Tale testo impegnava Maersk "a pagare la quota di contribuzione in avaria generale e/o spese che possano venir accertate come dovute dal carico o dai caricatori o dagli armatori in base al regolamento" di Avaria Generale. La garanzia definitiva veniva inviata da Maersk agli armatori in allegato a messaggio di posta elettronica nel quale si precisava che tale garanzia veniva rilasciata per conto degli interessi carico sul presupposto che i relativi obblighi di contribuzione "concordati tra armatori e noleggiatori o determinati dalla High Court inglese in caso di controversia sulla responsabilità per la AG". Una bozza del regolamento di Avaria

Generale venne inviato ai noleggiatori. Secondo tale bozza il 79,55% del danno al fondo della nave ed il 100% dei danni all'elica ricadevano in Avaria Generale per cui l'importo contributivo a carico degli interessi carico era di USD 6.304.663,92. Il regolamento definitivo venne pubblicato il 10.1.2012 e recava a carico degli interessati alle merci ed al netto dell'acconto versato, il minor importo di USD 4.254.985,53 considerando pertinenti all'avaria la percentuale del 82,17% dei danni al fondo e del 100% dei danni all'elica. Maersk contestò il regolamento sostenendo che il residuo debito degli interessi carico fosse di USD 3.517.500,31. Secondo gli armatori, però, Maersk era vincolata al rispetto del regolamento e, quindi, a contribuire in avaria generale con l'importo determinato

dall'atto liquidatorio redatto in conformità alle Regole di York Anversa del 1994. Secondo Maersk, invece, il debito assunto con il rilascio della garanzia per conto degli interessati alle merci avrebbe riguardato solo la somma che fosse legalmente dovuta considerato che nessuna vincolatività hanno i regolamenti di avaria. Ne sorse disputa che venne sottoposta al Tribunale. Al Giudice venne chiesto di verificare se Maersk dovesse corrispondere l'importo determinato dal regolamento di avaria, se l'accompagnatoria inviata da Maersk agli armatori mutasse lo scenario dell'impegno assunto verso gli armatori e, in tal caso, se il testo della garanzia dovesse intendersi modificato con l'aggiunta "legalmente dovuto e pagabile dagli interessi carico o dal

lato, infatti, qualora tale contribuzione fosse stata superiore a quanto realmente dovuto il noleggiatore avrebbe potuto azionare a propria tutela un'azione di rivalsa verso gli armatori per il recupero del maggior importo versato a titolo di contribuzione. Se invece tale importo fosse risultato inferiore a quanto realmente dovuto Maersk ne avrebbe addirittura beneficiato e gli armatori sarebbero rimasti con una porzione non garantita ed esposta verso i vari proprietari del carichi. Una tale soluzione doveva considerarsi come un ragionevole compromesso raggiunto tra due parti con buoni rapporti commerciali tra loro nell'ambito dell'autonomia negoziale loro riservata che presentava lati positivi e negativi per entrambe le parti. Quanto al messaggio di



caricatore o dall'armatore" sul presupposto che tale precisazione dovesse intendersi erroneamente ed involontariamente omessa nel testo originario della garanzia. Secondo gli armatori non vi era dubbio che Maersk avesse assunto l'impegno di pagare quanto sarebbe stato determinato dai liquidatori in sede di regolamento di avaria generale. Con interpretazione letterale del testo della garanzia, il Tribunale ha accolto la tesi attorea ritenendola non irragionevole né al di fuori della prassi commerciale. In buona sostanza, secondo il giudice, la garanzia rilasciata da Maersk era quella di contribuire all'Avaria Generale per gli importi determinati dal Liquidatore. Si trattava di un impegno sostanzialmente simile a quello assunto con una garanzia a prima richiesta. Secondo il giudice l'estensione di tale impegno non sarebbe stato affatto pregiudizievole per Maersk. Da un

postata elettronica a mezzo del quale la garanzia definitiva era stata inviata per conto Maersk alla St. Maximus, il giudice si è mostrato critico ritenendolo non chiaro nei contenuti e suscettibile di un'interpretazione che ne suggerisse piuttosto l'intenzione di regolamentare la giurisdizione cui assoggettare un'eventuale controversia tra armatore ed interessi carico che non i termini dell'obbligazione del noleggiatore in tema di contribuzione all'avaria generale. La decisione appare, dunque, interessante perché, da un lato, pone l'accento sull'autonomia negoziale delle parti, e dall'altro, suggerisce cautela nella redazione delle lettere di garanzia posto che questi vengono considerati documenti autosufficienti che, come tali, devono contenere ogni previsione e riserva senza pretesa di integrazione esterna.

www.lextrasporti.it anno III - numero 3 – dicembre 2014



avv. Massimiliano Grimaldi
Grimaldi Studio Legale

Il decreto Sblocca Italia Spunti di riflessione sul potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture portuali e sulla proroga delle concessioni demaniali

La questione che vado a trattare è di non poca complessità poiché tocca la delicata e sempre più stringente materia della concorrenza. Si tratta, in sostanza, di rispondere al seguente quesito: se gli attuali concessionari di banchine per lo svolgimento di operazioni portuali - i c.d. *terminalisti portuali* - possano fruire di una proroga della concessione in relazione a nuovi investimenti per l'adeguamento e il potenziamento delle infrastrutture portuali. A tal fine ritengo utile soffermarmi sulla analisi dell'articolo 5 "Norme in materia di concessioni autostradali" del decreto *Sblocca Italia* (decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164), posto che le relative previsioni sembrano offrire elementi utili per sciogliere il quesito. L'articolo 5 così recita: "1. Norme in materia di concessioni autostradali. Nel rispetto dei principi dell'Unione europea, al fine di assicurare gli investimenti necessari per gli interventi di potenziamento, adeguamento strutturale, tecnologico e ambientale delle infrastrutture autostradali nazionali, nel rispetto dei parametri di sicurezza più avanzati prescritti da disposizioni dell'Unione europea, nonché per assicurare un servizio reso sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti, i concessionari di tratte autostradali nazionali, entro il 31 dicembre 2014, sottopongono al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti le modifiche del rapporto concessorio in essere finalizzate a procedure di aggiornamento o revisione anche mediante l'unificazione di tratte interconnesse, contigue ovvero tra loro complementari, ai fini della loro gestione unitaria. Entro la medesima data il concessionario sottopone al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti un nuovo piano economico-finanziario, corredato di idonee garanzie e di asseverazione da parte di soggetti autorizzati, per la stipulazione di un atto aggiuntivo o di apposita convenzione unitaria, che devono intervenire entro il 31 agosto 2015. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita per quanto di sua competenza l'Autorità di regolazione dei trasporti, trasmette gli schemi di atto aggiuntivo o di convenzione e i relativi piani economico-finanziari, corredati dei pareri prescritti dalla normativa vigente, ivi compreso quello del Comitato interministeriale per la programmazione economica, alle Camere per il parere delle competenti Commissioni parlamentari, che si esprimono entro trenta giorni

dalla trasmissione. Decorso tale termine, il procedimento può comunque avere corso. Le richieste di modifica di cui al presente articolo prevedono nuovi investimenti da parte dei concessionari, i quali sono comunque tenuti alla realizzazione degli investimenti già previsti nei vigenti atti di concessione. 2. Il piano deve assicurare l'equilibrio economico-finanziario, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, nonché la disponibilità delle risorse necessarie per la realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti nelle originarie concessioni e di quelli ulteriori per l'attuazione delle finalità di cui al comma 1 e per il mantenimento di un regime tariffario più favorevole per l'utenza.

3. L'affidamento dei lavori, nonché delle forniture e dei servizi, ulteriori rispetto a quelli previsti dalle vigenti convenzioni, avviene nel rispetto delle procedure di evidenza pubblica disciplinate dal codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163. Ai relativi affidamenti si applica l'articolo 11, comma 5, lettera f), della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e successive modificazioni. 4. Omissis ... 4-bis. L'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo è subordinata al rilascio del preventivo assenso da parte dei competenti organi dell'Unione europea. 4-ter omissis ..." L'articolo 5 sembra prevedere, in sostanza, la proroga della concessione come conseguenza della effettuazione degli investimenti necessari per gli interventi indicati al comma 1 ed è proprio in relazione a tale aspetto che si sono registrate le prime critiche. Emblematica, in proposito, appare la posizione dell'Antitrust la quale, dopo avere sottolineato il difetto di chiarezza della norma, ha osservato come "...nonostante venga detto esplicitamente al primo comma dell'art. 5 che quanto segue deve essere inteso "nel rispetto dei principi dell'Unione Europea", la norma pare muoversi nel senso della eliminazione di una delle due forme di incentivo concorrenziale possibili, delineando un meccanismo di proroga implicita delle concessioni per le quali si presenta la proposta di modifica del rapporto concessorio. Infatti, la possibilità di unificare titoli concessori, aventi scadenze differenziate, si potrebbe prestare ad accorpamenti idonei ad eliminare del tutto e potenzialmente per periodi significativi un essenziale fattore concorrenziale del settore. Inoltre, tale meccanismo non appare giustificabile con l'esigenza, resa esplicita dal Decreto, di "assicurare gli investimenti". Da un lato, infatti, si potrebbe trattare, per le concessioni in scadenza, di investimenti in parte previsti e non effettuati nei termini prescritti dal contratto di concessione, dall'altro, appare particolarmente difficile valutare se l'accorpamento sia effettivamente in grado di sviluppare efficienze tali da giustificare ulteriori deroghe all'avvio di procedure di selezione dei concessionari con gara, in ossequio alle norme comunitarie. In ogni caso, si dovrebbe valutare l'esclusione dall'ambito di applicazione della norma delle concessioni già scadute per le quali sono state avviate procedure di selezione con gara. Si ritiene che, piuttosto che attraverso un implicito prolungamento del rapporto concessorio esistente, gli investimenti infrastrutturali sulla rete autostradale possano (e debbano) essere utilmente assicurati da una assegnazione competitiva delle tratte al gestore più efficiente e da una regolamentazione opportunamente disegnata (in particolare

attraverso schemi incentivanti basati sul cd. metodo del *pricecap*)." La paventata illegittimità della norma non sembra tuttavia così scontata. Rilevo, infatti, che l'articolo 5 ha subito una importante modifica in sede di conversione del decreto, laddove la facoltà (per il concessionario) di sottoporre al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti le modifiche del rapporto concessorio in essere è stata trasformata in obbligo (la originaria formulazione recitava "...i concessionari di tratte autostradali nazionali possono, entro il 31 dicembre 2014, proporre modifiche del rapporto concessorio ..." (vedasi GU 12 settembre 2014, n. 212), mentre la formulazione definitiva recita "... concessionari di tratte autostradali nazionali, entro il 31 dicembre 2014, sottopongono al Ministro ..."). L'introduzione dell'obbligo caratterizza e differenzia la norma in questione rispetto alle norme sino ad oggi emanate in materia di concessioni demaniali marittime e dichiarate incompatibili con il diritto dell'Unione europea per avere riconosciuto al concessionario la possibilità di ottenere la proroga della concessione a fronte della sua autonoma decisione di effettuare nuovi investimenti (vedasi, in particolare, Corte costituzionale, 20 maggio 2010, n. 180). Nel caso di specie, per contro, come sopra detto, la proroga del titolo discenderebbe non già dalla scelta discrezionale (del concessionario) di effettuare nuovi investimenti ma dalla imposizione di un preciso obbligo di legge intervenuto successivamente alla stipula della concessione: l'obbligo, per l'appunto, di eseguire gli interventi complementari di potenziamento e adeguamento delle infrastrutture autostradali imposto dall'articolo 5 del decreto Sblocca Italia. Ora, proprio lavori complementari non previsti nel contratto di concessione sembra possano essere affidati al concessionario esistente quando gli stessi risultino necessari, a seguito di circostanze impreviste, per la esecuzione delle opere previste dalla concessione. Inoltre, le modifiche apportate alle disposizioni del contratto in corso costituiscono nuova aggiudicazione soltanto se presentino caratteristiche sostanzialmente diverse da quelle iniziali. In tal senso risulta del resto orientata, in punto di principio, la recentissima direttiva 2014/23 laddove il considerando (75) espressamente prevede che non dovrebbero necessitare di nuove procedure di aggiudicazione le modifiche dettate dalla necessità di accogliere richieste delle amministrazioni aggiudicatrici o degli enti aggiudicatori riguardanti, per esempio, la sicurezza, tenuto conto delle specificità delle attività che di volta in volta vengono in rilievo, qualora la legislazione sia suscettibile di evolversi per affrontare i rischi correlati. Modifiche rispetto alle quali si renderebbe necessaria la proroga della concessione ai fini del riequilibrio del piano economico finanziario (sulla previsione della eventualità della proroga della concessione, vedasi l'articolo 8, paragrafo 3, lettera a), della direttiva sopra richiamata). Proprio al considerato (75) sembra ispirarsi la formulazione dell'articolo 5 del decreto Sblocca Italia, se si considera che le modifiche alla concessione sono richieste dalla amministrazione per necessità di adeguamento delle infrastrutture ai parametri di sicurezza più avanzati prescritti dalle più recenti disposizioni comunitarie. La eventualità della proroga della concessione conseguente a richiesta della

amministrazione risulta peraltro fattispecie già presente nell'ordinamento; l'articolo 143, comma 8, del codice dei contratti pubblici prevede infatti che le nuove condizioni di equilibrio del piano economico finanziario rese necessarie a seguito di variazioni imposte al concessionario dalla stazione appaltante ovvero a seguito di norme legislative o regolamentari possano essere ricercate attraverso la proroga della scadenza della concessione. Mi pare quindi che sulla base di tali presupposti ed entro tali limiti il quesito possa essere risolto positivamente. Il terminalista portuale potrebbe, cioè, avere diritto alla proroga della concessione laddove l'autorità concedente gli chiedesse di effettuare interventi complementari sulle infrastrutture portuali esistenti ai fini di un loro adeguamento strutturale ai più avanzati parametri tecnologici, ambientali e di sicurezza. La effettuazione di interventi rimessi alla libera scelta del concessionario potrebbe invece dare luogo a nuove procedure di aggiudicazione.



avv. Chiara Raggi

Studio Legale Mordiglia

Le novità del processo civile

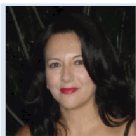
Con la legge n. 162 del 10 Novembre 2014 di conversione al decreto legge del 12 settembre 2014 n. 132 (recante interventi di degiurisdizionalizzazione e per la definizione dell'arretrato in materia di processo civile), sono state introdotte misure che faciliteranno ai cittadini e alle imprese l'accesso a strumenti alternativi di risoluzione delle controversie fuori dalle aule di tribunale. Come chiarito da una circolare del Consiglio Nazionale Forense "non si tratta di smaltire in pochi mesi l'arretrato né di sollevare le sorti della giustizia civile. Piuttosto si tratta di contribuire all'affermazione di strumenti alternativi di risoluzione delle controversie basati in massima parte sulla volontarietà delle parti, sulla professionalità specifica degli avvocati, su regole di procedura semplici ma garantite". In tale quadro di degiurisdizionalizzazione e semplificazione della procedura civile, un ruolo strategico lo avranno gli avvocati. All'indomani della pubblicazione della legge di conversione non sono tuttavia mancate le critiche soprattutto nella misura in cui la riforma non ha previsto incentivi che possano spingere le parti a risolvere le controversie fuori dalle aule di Tribunale o aspetti procedurali che, ad un esame analitico del testo della legge, risultano addirittura appesantiti. Ma vediamo quali sono le principali novità introdotte dal legislatore. **TRANSLATIO JUDICII.** L'articolo 1 del decreto prevede la possibilità, su istanza congiunta delle parti, di trasferire il contenzioso civile in sede arbitrale. L'istituto, che è già in vigore, è applicabile sia alle cause civili pendenti davanti al Tribunale sia a quelle in grado di appello che non abbiano ad

oggetto diritti indisponibili e che non vertano in materia di lavoro e previdenziale. Con la legge di conversione si è previsto che tale facoltà sia consentita anche per le cause di lavoro che abbiano nel CCNL la loro fonte esclusiva e quando il contratto stesso abbia previsto la soluzione delle controversie in via arbitrale. Inoltre, se la vertenza riguarda la PA e la controversia non ha valore superiore a 50mila euro, vi è una sorta di trasferimento automatico del giudizio in sede arbitrale. Ferme restando le preclusioni e le decadenze intervenute, il giudice richiesto del trasferimento, rilevate le condizioni, dispone la trasmissione del fascicolo al Consiglio dell'Ordine del circondario in cui ha sede il Tribunale o la Corte di appello per la nomina del collegio arbitrale (per le controversie di valore superiore a 100mila euro) o di un arbitro scelto concordemente dalle parti (per le controversie di valore inferiore a 100mila euro). Gli arbitri sono individuati dal C.d.O. tra gli avvocati che risultino iscritti da almeno 5 anni e che non ricoprano la veste di consiglieri dell'ordine. Il procedimento seguirà poi le forme previste per l'arbitrato che, essendo richiamati gli "effetti di sentenza del lodo" e l'impugnabilità dello stesso per nullità, sembra essere quello dell'arbitrato rituale. Un aspetto importante è che la durata massima della procedura è di 120 giorni mentre il compenso degli arbitri non è posto solidalmente a carico delle parti ma graverà singolarmente su ciascuna. La *translatio* non preclude in ogni caso la possibilità di un nuovo trasferimento della lite in sede giudiziaria. **NEGOZIAZIONE ASSISTITA VOLONTARIA.** La procedura di negoziazione assistita c.d. facoltativa o volontaria - che è già in vigore - consiste essenzialmente nella sottoscrizione di un accordo con il quale le parti convengono di cooperare in buona fede e con lealtà e risolvere in via amichevole una controversia vertente su diritti disponibili tramite l'assistenza degli avvocati. *L'accordo che compone la controversia, redatto in forma scritta a pena di nullità*, sottoscritto dalle parti e dagli avvocati, costituisce titolo esecutivo e per l'iscrizione di ipoteca giudiziale. La non accettazione dell'invito a negoziare può essere valutato dal giudice ai fini delle spese di giudizio. L'accordo deve essere poi integralmente trascritto nel precetto. **NEGOZIAZIONE OBBLIGATORIA.** La negoziazione obbligatoria, che entrerà in vigore decorsi 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione riguarda i casi di danno da circolazione stradale e le domande di pagamento di somme non superiori a 50mila euro; sono escluse le controversie relative a obbligazioni contrattuali che derivano da contratti tra professionisti e consumatorie quelle soggette a mediazione obbligatoria. Molte delle disposizioni dettate in merito alla disciplina del nuovo istituto ricalcano quanto già previsto dal legislatore in merito al procedimento di mediazione di cui al d.lgs. 28 del 2010; fra tutte, la sanzione di improcedibilità della domanda giudiziale. **NEGOZIAZIONE ASSISTITA NELLE SEPARAZIONI/DIVORZI CONSENSUALI.** L'art. 6 del decreto, che è già in vigore, prevede che i coniugi, assistiti da almeno un avvocato per parte, possano raggiungere una soluzione consensuale di separazione personale, di cessazione degli effetti civili del matrimonio, di scioglimento del matrimonio. La procedura negoziale può applicarsi anche in presenza di figli

minori o portatori di handicap o economicamente non autosufficienti; in questo caso l'accordo raggiunto è trasmesso al procuratore della Repubblica che autorizza l'accordo o lo trasmette al presidente del Tribunale che fissa la comparazione delle parti. In assenza di figli o di figli maggiorenni "deboli" serve comunque il nullaosta del PM. L'avvocato deve trasmettere l'accordo di separazione/divorzio entro 10 giorni all'ufficiale di stato civile competente del comune dove è stato iscritto o trascritto il matrimonio, pena il pagamento di una sanzione tra 2mila e 10mila euro. L'accordo, una volta autorizzato, produce i medesimi effetti dei provvedimenti giudiziari che concludono i procedimenti oggetto di applicazione. **DOVERI DELL'AVVOCATO E NORMATIVA ANTIRICICLAGGIO.** Nell'ambito della procedura di negoziazione assistita, gli avvocati non possono essere nominati arbitri nelle controversie aventi il medesimo oggetto o connesse, non possono deporre come testimoni e sono comunque soggetti agli obblighi di lealtà e riservatezza. L'obbligo di segnalazione di operazioni sospette non si applica nell'ambito di una consulenza per negoziazione assistita. **SEPARAZIONE/DIVORZIO DAVANTI AL SINDACO.** L'art. 12 del decreto prevede che un accordo di separazione personale o di cessazione degli effetti civili o di scioglimento del matrimonio possa essere concluso innanzi al sindaco del comune di residenza di uno dei coniugi con l'assistenza facoltativa di un avvocato e sempre che non ci siano figli minori o "deboli". **COMPENSAZIONE DELLE SPESE.** La compensazione delle spese giudiziali ex art. 92 c.p.c è ora ammessa solo in caso di soccombenza reciproca o in caso di assoluta novità della questione e mutamento di giurisprudenza. **PASSAGGIO DAL RITO ORDINARIO AL RITO SOMMARIO DI COGNIZIONE.** Viene inserito l'art. 183 bis che prevede che nelle cause affidate al giudice monocratico questi possa disporre, previo contraddittorio, il passaggio della causa al rito sommario. **FERIE MAGISTRATI E SOSPENSIONE FERIALE.** A decorrere dal 2015 saranno ridotti a trenta i giorni di ferie all'anno dei magistrati. La sospensione feriale dei termini sarà invece dal 1° al 31 agosto. **INTERESSI LEGALI.** L'art. 17 eleva la misura degli interessi legali di cui all'art. 1284 c.c. al saggio di interesse previsto per i ritardi nelle transazioni commerciali. **PROCESSO ESECUTIVO.** Molte sono le disposizioni di dettaglio relative al processo di esecuzione. Tra le più significative possono essere segnalate: a) in materia di pignoramento viene inserito l'art. 492-bis C.P.C. relativo alla ricerca con modalità telematiche dei beni da pignorare, meccanismo utilizzabile su richiesta del creditore, con autorizzazione del giudice e delegato all'ufficiale giudiziario. La medesima modalità si applica anche per l'esecuzione del sequestro conservativo e per la ricostruzione dell'attivo e del passivo nell'ambito di procedure concorsuali di procedimenti in materia di famiglia e di quelli relativi alla gestione di patrimoni altrui; b) in materia di pignoramento presso terzi, l'intervento più rilevante riguarda l'unificazione della disciplina della dichiarazione del *debitor-debitoris*, che avverrà sempre tramite raccomandata a/r ovvero tramite pec; c) viene introdotto un foro generale per l'espropriazione presso terzi, individuato presso il tribunale del luogo di residenza, domicilio, dimora o sede del

debitore; d) è previsto un foro per l'esecuzione forzata su autoveicoli, motoveicoli e rimorchi individuato nel «giudice» del luogo in cui il debitore ha la residenza, il domicilio, la dimora o la sede; e) atale previsione si affianca l'introduzione di un espropriazione ad hoc per tali beni; e) viene introdotto l'istituto della chiusura anticipata del processo esecutivo quando risulti impossibile conseguire un ragionevole soddisfacimento delle pretese creditorie; f) vengono ridotti a 15 giorni i termini di iscrizione a ruolo del processo esecutivo di espropriazione a pena di inefficacia del pignoramento; g) viene stabilita un impignorabilità assoluta per i crediti delle rappresentanze consolari e diplomatiche straniere. h) in materia di vendita forzata è previsto che l'incanto possa essere disposto solo quando il giudice ritiene probabile che la vendita con tale modalità abbia luogo ad un prezzo superiore della metà rispetto al valore del bene; i) nelle procedure concorsuali è posto a carico del curatore, del commissario giudiziale e del professionista delegato a norma dell'art. 591-bis del C.P.C., l'obbligo di redigere rapporti riepilogativi sull'attività svolta che devono essere depositati secondo modalità telematiche.

ORGANIZZAZIONE GIUDIZIARIA. Sono state introdotte misure per ridurre i tempi di assunzione delle funzioni all'esito delle procedure di tramutamento orizzontale dei magistrati. E' infine istituito l'ufficio del giudice di pace di Ostia (Roma) e ripristinato l'ufficio del giudice di pace di Barra (Napoli).



avv. Daniela Aresu
Studio Legale Aresu

La normativa

LEGGE 11 NOVEMBRE 2014, N. 164 - CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO-LEGGE 12 SETTEMBRE 2014, N. 133, RECANTE MISURE URGENTI PER L'APERTURA DEI CANTIERI, LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE PUBBLICHE, LA DIGITALIZZAZIONE DEL PAESE, LA SEMPLIFICAZIONE BUROCRATICA, L'EMERGENZA DEL DISSESTO IDROGEOLOGICO E PER LA RIPRESA DELLE ATTIVITA' PRODUTTIVE. (14G00176) (GU SERIE GENERALE N.262 DEL 11-11-2014 - SUPPL. ORDINARIO N. 85) - ENTRATA IN VIGORE DEL PROVVEDIMENTO: 12/11/2014

Il cd. Decreto Sblocca Italia contiene una serie di disposizioni importanti in materia di portualità e logistica (art.29), aeroporti (art.1), e porti turistici. In materia di portualità, l'obiettivo è quello di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, nelle more del riassetto e accorpamento delle Autorità Portuali. Per raggiungere l'ambizioso obiettivo la norma prevede l'adozione, entro 90 giorni dalla conversione in legge del decreto, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica attraverso un successivo decreto del Presidente del Consiglio, del "piano strategico nazionale della portualità e della logistica". Allo

scopo di accelerare la realizzazione dei progetti inerenti alla logistica portuale, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto, le Autorità portuali presentano alla Presidenza del Consiglio dei ministri un resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, corredato dai relativi cronogrammi e piani finanziari. La Presidenza del Consiglio dei ministri, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, seleziona, entro i successivi sessanta giorni, gli interventi ritenuti più urgenti sulla base delle proposte contenute nei documenti presentati dalle Autorità portuali, anche al fine di valutarne l'inserimento nel piano strategico di cui al comma 1, ovvero di valutare interventi sostitutivi. Il Decreto si occupa anche di aeroporti (art.1) consentendo consente l'avvio degli investimenti previsti nei contratti di programma degli aeroporti di interesse nazionale di cui all'articolo 698 del codice della navigazione sono approvati, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da adottarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che deve esprimersi improrogabilmente entro trenta giorni, i contratti di programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale. Per gli stessi aeroporti il parere favorevole espresso dalle Regioni e dagli enti locali interessati sui piani regolatori aeroportuali in base alle disposizioni del regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n.383, e successive modificazioni, comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere inserite negli stessi piani regolatori. Al fine di garantire la tempestività' degli investimenti negli aeroporti, il modello tariffario e il livello dei diritti aeroportuali sono elaborati entro ottanta giorni dall'apertura della procedura di consultazione e trasmessi all'Autorità di regolazione dei trasporti per la successiva approvazione entro i successivi quaranta giorni. Decorsi tali termini la tariffa aeroportuale entra in vigore, fatti salvi i poteri dell'Autorità di sospendere il regime tariffario ai sensi dell'articolo 80, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. Per i contratti di programma vigenti e per la loro esecuzione resta ferma la disciplina in essi prevista in relazione sia al sistema di tariffazione, sia alla consultazione, salvo il rispetto del termine di centoventi giorni d all'apertura della procedura di consultazione per gli adeguamenti tariffari. Con riferimento ai porti turistici hanno ottenuto l'approvazione definitiva i Marina Resort, le porzioni dei porti turistici destinate all'ormeggio per il pernottamento a bordo, dove verrà applicata l'Iva ridotta al 10% come avviene nelle tradizionali strutture turistiche alberghiere. Infine, si segnala in materia di autotrasporto, l'entrata in vigore della disposizione che impone, tra i requisiti necessari per iscriverne e mantenere iscritta un'impresa di autotrasporto all'Albo Nazionale, l'informativa antimafia che certifica l'

DIRETTIVA 2014/100/UE DELLA COMMISSIONE DEL 28 OTTOBRE 2014 RECANTE MODIFICA DELLA DIRETTIVA 2002/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVA ALL'ISTITUZIONE DI UN SISTEMA COMUNITARIO DI MONITORAGGIO DEL TRAFFICO NAVALE E D'INFORMAZIONE (GUUE L.308/82 DEL 29/10/2014). Il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet), istituito ai sensi della direttiva 2002/59/CE, oltre a migliorare la sicurezza marittima e dei porti, la protezione dell'ambiente e la prevenzione dell'inquinamento, consente lo scambio, in conformità alla legislazione dell'Unione, di informazioni volte a promuovere l'efficienza del traffico e del trasporto marittimi. Safe Sea Net è un sistema specializzato istituito per agevolare lo scambio di informazioni in formato elettronico tra Stati membri e fornire alla Commissione e agli Stati membri le informazioni rilevanti ai sensi della normativa dell'Unione. Si compone di una rete di sistemi nazionali Safe Sea Net ubicati in ciascuno Stato membro e di una banca dati centrale Safe Sea Net che funge da punto nodale. La direttiva 2002/59/CE prevede che gli Stati membri e la Commissione collaborino per sviluppare e aggiornare il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi, sulla base dell'esperienza acquisita circa il funzionamento del sistema, il suo potenziale e le sue funzioni, al fine di migliorarlo ulteriormente, tenendo conto degli sviluppi nelle tecnologie dell'informazione e della comunicazione. La Direttiva pertanto, per consentire un risparmio sui costi, evitare di creare molteplici gruppi di esperti di alto livello, modifica i principi di gestione di Safe Sea Net e le mansioni a esso assegnate adeguarsi alle innovazioni tecnologiche e ai progressi tecnici. Il termine per gli stati membri per l'adeguamento è fissato al 18 novembre 2015.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - CIRCOLARE 14 NOVEMBRE 2014, N.30 TITOLO: GENTE DI MARE ENTRATA IN VIGORE DELLA CONVENZIONE OIL MLC 2006, - MODALITÀ APPLICATIVE

Il 19 novembre sono entrate in vigore per l'Italia le disposizioni contenute nella convenzione OIL, MLC, 2006. Le attestazioni di conformità rilasciate dai Comandi ai sensi della Convenzione OIL 147, ratificata con legge 10/4/81, alle unità mercantili superiori a 200 GT, dovranno essere sostituite il 19/11/2014 con il "Certificato di lavoro Marittimo" redatto secondo il modello allegato alla circolare. Tale certificato è rilasciato dalla capitaneria di Porto ove ha sede la Company ovvero dalla capitaneria di iscrizione della nave, se la sede è all'estero, solo per quelle unità che sono state oggetto di ispezione da parte degli Ispettori autorizzati. Il certificato ha validità di cinque anni. In caso di consegna di navi nuove, o nuove unità per l'armatore, o ancora quando una nave cambia bandiera, può essere rilasciato un certificato provvisorio, della durata di sei mesi, non rinnovabile, con obbligo di richiesta del certificato di lavoro marittimo definitivo, prima della scadenza del termine.

DECRETO LEGISLATIVO 4 novembre 2014, n.169 DISCIPLINA SANZIONATORIA DELLE VIOLAZIONI DELLE DISPOSIZIONI DEL REGOLAMENTO (UE) N. 181/2011, CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (CE) N. 2006/2004, RELATIVO AI DIRITTI DEI PASSEGGERI NEL TRASPORTO EFFETTUATO CON AUTOBUS. (14G00182) (GU SERIE

GENERALE N.271 DEL 21-11-2014) ENTRATA IN VIGORE DEL PROVVEDIMENTO: 06/12/2014 Il Decreto reca la disciplina sanzionatoria applicabile alle violazioni delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n.181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus. Le disposizioni attengono alla determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni di cui all'articolo 117, comma 2, lettera m), della Costituzione, al fine di garantire uniformi livelli di tutela su tutto il territorio nazionale dei diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus.

Le disposizioni del regolamento comunitario, cui il D.lgs. rinvia, prevedono una serie di diritti applicabili sia ai servizi a lunga percorrenza (oltre 250 km,) che a tutti i servizi (inferiore a 250 km). I diritti applicabili ai servizi a lunga percorrenza sono: 1) **assistenza adeguata** nonché, in caso di necessità, la sistemazione alberghiera per un massimo di due notti, in situazioni che implicano la cancellazione o a seguito di un ritardo di oltre 90 minuti nel caso di viaggi di oltre tre ore; 2) **garanzia di rimborso o re instradamento** in casi di overbooking, cancellazione o ritardo 3) **risarcimento** del 50 % del prezzo del biglietto a seguito di un ritardo di oltre 120 minuti dall'orario di partenza previsto, cancellazione di viaggio e se il vettore non è in grado di offrire al passeggero il reinstradamento oppure il rimborso; 4) **informazioni** 5) **protezione dei passeggeri in caso di decesso, lesioni personali, perdita o danneggiamento;** 6) **assistenza specifica gratuita** nei confronti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta. Il decreto prevede che sia l'Autorità di regolazione dei Trasporti a sovrintendere sulla corretta applicazione delle disposizioni, sull'accertamento delle violazioni e l'irrogazione delle sanzioni potendo acquisire dai vettori, dagli enti di gestione delle stazioni e da qualsiasi altro interessato tutte le informazioni necessarie per la corretta applicazione del regolamento.



dr. Gambattista Poggi
Studio Poggi & Associati

Nuovo orientamento sul regime di non imponibilità IVA per le cessioni all'esportazione franco fabbrica

Con risoluzione n. 98 del 10 novembre 2014 l'Agenzia muta la propria posizione in merito alle cessioni all'esportazione di cui all'articolo 8, primo comma, lettera b), del D.P.R. 26 ottobre 1973, n. 633 recependo il principio della Corte di Giustizia UE (di seguito la Corte) contenuto nella sentenza del 19 dicembre 2013 nel procedimento C-563/12 (di seguito la sentenza) secondo cui risultano non imponibili ai fini IVA le cessioni di beni "spediti o trasportati" al di fuori del territorio dell'Unione Europea da un acquirente non stabilito nel territorio dello Stato senza vincoli temporali di consegna delle merci al cessionario. La risoluzione muove, infatti, dalla

necessità di fornire alla luce della citata sentenza una corretta interpretazione della disposizione contenuta nel menzionato art. 8, primo comma, che disciplina le esportazioni di beni con trasporto a cura del cessionario non residente (c.d. esportazione indiretta), stabilendo che tali cessioni possano godere del regime di non imponibilità a condizione, però, che i beni escano dal territorio comunitario entro 90 giorni dalla consegna al cessionario non residente. Con la sentenza in commento la Corte si pronuncia sulla domanda di pronuncia pregiudiziale in merito all'interpretazione dell'articolo 15 della sesta direttiva 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relativa alle imposte sulla cifra di affari, sistema comune di imposta sul valore aggiunto, presentata nell'ambito di una controversia che oppone BDV, società ungherese operante nel commercio all'ingrosso di conserve, alla Direzione Finanziaria Generale dell'Ungheria, riguardo all'esenzione ai fini IVA di cessioni di beni spediti o trasportati al di fuori dell'Unione europea. BDV cedeva i propri prodotti a clienti stabiliti al di fuori del territorio dell'Unione, sottoscrivendo contratti di vendita contenenti la clausola «franco fabbrica» o «ex-works» o EXW, che presuppone che l'acquirente ritiri la merce all'uscita dei locali del venditore. Durante un'ispezione fiscale effettuata presso la stessa BDV, l'amministrazione finanziaria constatava che, nella contabilità e nelle dichiarazioni tenute ai fini IVA, tale impresa aveva qualificato alcune operazioni come cessioni all'esportazione, mentre i prodotti destinati all'esportazione erano usciti dal territorio doganale dell'Unione dopo il decorso del termine previsto in materia iva dalle leggi ungheresi. Con decisione del 22 ottobre 2010, l'amministrazione emetteva un accertamento a carico di BDV con conseguente applicazione dell'imposta a fini iva, oltre sanzioni e interessi con la motivazione che la spedizione delle merci verso i paesi terzi sarebbe avvenuta dopo il decorso del termine stabilito dalla legislazione nazionale. BDV impugnava tale decisione sostenendo come le disposizioni normative applicate risultassero contrarie sia alla sesta direttiva sia alla direttiva 2006/112, dato che i prodotti erano stati effettivamente ceduti e spediti a clienti al di fuori dell'Unione con clausola contrattuale «ex-work». Il Tribunale di Budapest ha accolto con sentenza il ricorso della BDV ritenendo che il termine di uscita previsto dalla legislazione ungherese non potesse essere applicato qualora fosse constatato che l'esportazione dei prodotti si fosse nel frattempo effettivamente realizzata. La Kúria (Corte suprema) si è dovuta, quindi, pronunciare sul ricorso (in appello) avverso la predetta sentenza proposto dalla Direzione Finanziaria secondo la quale, conformemente alla legislazione nazionale, un'operazione di cessione poteva ritenersi qualificata solo qualora il prodotto avesse lasciato il territorio dell'Unione nel termine prescritto per legge. La Kúria ha rilevato come tale termine di uscita non costituisca un cosiddetto «termine tecnico» ma un «termine di decadenza di diritto sostanziale», con la conseguenza che qualora l'amministrazione fiscale avesse constatato il superamento di tale termine, le operazioni economiche di cui trattasi non avrebbero potuto qualificarsi come «vendite all'esportazione

esenti». La Kúria ha, quindi, deciso di sospendere il processo e di sottoporre alla Corte di Giustizia le seguenti questioni pregiudiziali: «1) Se si possano interpretare l'articolo 15 della [sesta direttiva] e l'articolo 146 della [direttiva 2006/112] nel senso che il trasporto, effettuato al di fuori del territorio comunitario, dei beni destinati all'esportazione deve aver luogo entro un determinato termine affinché possa essere considerato una vendita all'esportazione esente. 2) Se, in sede di risposta alla [prima questione], rilevino le condizioni di vendita, il fatto che il venditore, l'acquirente o il trasportatore abbiano agito in buona o mala fede, con la debita diligenza o in modo eventualmente colpevole, il periodo di dichiarazione o il fatto che il trasporto dei beni venga effettuato effettivamente oltre il termine, ma entro il termine di decadenza ai fini della liquidazione dell'imposta. 3) Se sia compatibile con i principi di neutralità fiscale, di certezza del diritto e di proporzionalità il fatto che la normativa di uno Stato membro preveda presupposti ulteriori rispetto a quelli stabiliti nelle direttive [summenzionate] e subordinati a presupposti oggettivi e cumulativi non figuranti nelle stesse la possibilità di considerare un'esportazione come esente. 4) Se gli articoli 15 della [sesta direttiva] nonché 131 e 273 [della direttiva 2006/112] possano essere interpretati nel senso che, al fine di evitare l'elusione, l'abuso e l'evasione fiscali e la corretta liquidazione e riscossione dell'imposta, uno Stato membro può subordinare le esportazioni esenti a presupposti quali quelli previsti all'articolo 11, paragrafo 1, della [legge precedente relativa all'IVA] e all'articolo 98, paragrafo 1, della [nuova legge relativa all'IVA]. 5) Se sia conforme ai principi fondamentali del diritto dell'Unione e alle disposizioni [di tali direttive] il fatto che, in caso di mancato rispetto di presupposti non figuranti negli [articoli 15 della sesta direttiva e 146 della direttiva 2006/112], l'autorità finanziaria abbia modificato la qualificazione di un'esportazione esente e richiesto il pagamento dell'imposta al soggetto passivo. In caso di risposta affermativa, in quali circostanze ciò sia possibile». Il problema di fondo verte quindi sulla domanda se una legislazione nazionale possa, nel caso di una cessione di beni destinati all'esportazione, esigere che quest'ultima avvenga entro un termine preciso affinché tale cessione possa essere considerata come cessione all'esportazione esente. La Corte rileva che, per effetto del combinato disposto dell'articolo 146, paragrafo 1, lettera b), e dell'articolo 14, paragrafo 1, della direttiva 2006/112, gli Stati membri esentano le cessioni di beni spediti o trasportati da un acquirente, o per conto del medesimo, fuori dall'Unione dovendosi considerare «cessione di beni» il trasferimento del potere di disporre di un bene materiale come proprietario. Secondo la Corte l'esportazione si perfeziona e l'esenzione ai fini iva diviene applicabile quando i) il potere di disporre del bene come proprietario è stato trasmesso all'acquirente, ii) il fornitore prova che tale bene è stato spedito o trasportato al di fuori dell'Unione, iii) in seguito a tale spedizione

o trasporto, il bene ha lasciato fisicamente il territorio dell'Unione. Secondo la Corte non sussistono dubbi sul fatto che le cessioni di beni ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 2006/112 si siano perfezionate e che i beni in questione abbiano fisicamente lasciato il territorio dell'Unione, così come rileva che l'art. 146 paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2006/112 non preveda un termine preciso, quale condizione per l'applicazione del regime di esenzione ai fini iva, entro il quale il bene destinato all'esportazione debba risultare aver lasciato il territorio dell'Unione; ciò nonostante che secondo l'articolo 131 della stessa direttiva 2006/112, le esenzioni previste ai capi da 2 a 9 del titolo IX di tale direttiva, si applichino alle condizioni fissate dagli Stati membri per assicurare "la corretta e semplice applicazione delle medesime esenzioni e per prevenire ogni possibile evasione, elusione e abuso". Peraltro, continua la Corte, il potere a tal fine concesso agli Stati deve essere esercitato nel rispetto dei principi di certezza del diritto, di tutela del legittimo affidamento nonché di proporzionalità. Quest'ultimo principio deve essere applicato cercando di arrecare il minor pregiudizio possibile agli obiettivi e ai principi stabiliti dalla specifica normativa dall'Unione. Ancorché in via di principio sia consentito agli Stati membri stabilire un termine ragionevole che tenga conto delle pratiche commerciali al fine di verificare se un bene oggetto di cessione all'esportazione sia effettivamente uscito o meno dall'Unione, se dal decorso di tale termine derivi l'assoggettamento all'imposta della cessione del bene medesimo, allora le disposizioni dello Stato che lo consentono debbono considerarsi eccessive e quindi non proporzionate rispetto ai fini dell'azione erariale perseguiti. "A tale riguardo occorre rilevare che una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, che assoggetta l'esenzione all'esportazione a un termine di uscita, con l'obiettivo, in particolare, di lottare contro l'elusione e l'evasione fiscale, senza per questo consentire al soggetto passivo di dimostrare, al fine di beneficiare di tale esenzione, che la condizione di uscita è stata soddisfatta dopo lo scadere di tale termine, e senza prevedere un diritto del soggetto passivo al rimborso dell'IVA già corrisposta in ragione del non rispetto del termine, qualora fornisca la prova che la merce ha lasciato il territorio doganale dell'Unione, eccede quanto necessario per il conseguimento di detto obiettivo". Ricorrendo tali circostanze, non esiste più infatti il rischio di evasione fiscale o di perdite fiscali che possa giustificare l'assoggettamento ad iva della cessione. La Corte quindi dichiara come gli articoli 146, paragrafo 1, e 131 della direttiva

2006/112/CE del Consiglio, del 28 novembre 2006, non siano compatibili con una normativa nazionale secondo la quale, nell'ambito di una cessione all'esportazione, i beni destinati ad essere esportati al di fuori dell'Unione europea debbano aver necessariamente lasciato il territorio dell'Unione europea entro un termine prestabilito di 90 giorni successivi alla data di cessione, qualora dal superamento del tale termine derivi *ex lege* il venir meno del regime di esenzione a fini iva della cessione medesima allorché il fornitore dimostri anche dopo la scadenza del termine predetto l'effettiva uscita dei beni dal territorio doganale dell'Unione. Con la risoluzione n. 98 del 10 novembre 2014 l'Agenzia delle Entrate si conforma alla sentenza della Corte di Giustizia definendo il principio per cui non è possibile disconoscere il regime di non imponibilità IVA per le cessioni all'esportazione, con trasporto a cura del cessionario, qualora il cedente possa provare l'uscita dei beni dal territorio doganale dell'Unione, anche dopo il termine di 90 giorni previsto dall'art. 8 comma 1 lett. b) del DPR 633/72. Secondo l'Agenzia, inoltre, se il cedente avesse (per errore) nel frattempo provveduto a regolarizzare la cessione entro i 30 giorni successivi dal predetto termine (dei 90 giorni) mediante versamento dell'iva ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del citato decreto n. 471 del 1997, lo stesso potrà procedere all'emissione di una nota di variazione ex articolo 26, secondo comma, del DPR n. 633 del 1972, entro la data di scadenza per la presentazione della dichiarazione annuale relativa al secondo anno successivo a quello in cui è avvenuta l'esportazione. In alternativa, potrà azionare la richiesta di rimborso ai sensi dell'articolo 21 del D.Lgs. n. 546 del 1992, entro il termine di due anni dal versamento o dal verificarsi del presupposto del rimborso.

Principali scadenze fiscali per le imprese dal 16.12. 2014 al 15.1 2015

16-12-14 Emissione e registrazione delle fatture differite relative a beni consegnati o spediti nel mese solare precedente e risultanti da d.d.t. o da altro documento idoneo ad identificare i soggetti tra i quali è effettuata l'operazione.

16-12-14 Contribuenti Iva mensili: liquidazione e versamento dell'Iva relativa al mese precedente.

16-12-14 Contribuenti Iva con obbligo di liquidazione mensile/trimestrale che hanno ricevuto le dichiarazioni d'intento rilasciate da esportatori abituali: presentazione della comunicazione dei dati contenuti nelle

dichiarazioni d'intento ricevute per le quali le operazioni effettuate senza applicazione di imposta sono confluite nella liquidazione con scadenza 16 dicembre 2014

16-12-14 Per i sostituti di imposta: versamento ritenute alla fonte sui redditi di lavoro dipendente e assimilati corrisposti nel mese precedente; versamento della rata dell'addizionale regionale dell'Irpef trattenuta ai lavoratori dipendenti e pensionati sulle competenze del mese precedente; versamento ritenute alla fonte su redditi di lavoro autonomo e/o su redditi da provvigione corrisposti nel mese precedente.

29-12-14 Operatori intracomunitari con obbligo mensile: presentazione degli elenchi riepilogativi (INTRASTAT) delle cessioni e/o acquisti intracomunitari di beni nonché delle prestazioni di servizi intracomunitari effettuati nel mese precedente in via telematica all'Agenzia delle Dogane oppure all'Agenzia delle Entrate sempre mediante invio telematico.

29-12-14 Versamento acconto per l'imposta per l'imposta sul valore aggiunto

31-12-2014 presentazione elenchi per operazioni con paesi c.d. "black-list".

15-01-15 Emissione e registrazione delle fatture differite relative a beni consegnati o spediti nel mese solare precedente e risultanti da d.d.t. o da altro documento idoneo ad identificare i soggetti tra i quali è effettuata l'operazione.



BUONE FESTE DALLA REDAZIONE

LexTrasporti

mensile di diritto divulgativo
 indipendente a diffusione gratuita
 sito: www.lextrasporti.it
 email: info@lextrasporti.com
 Sede e Redazione: Via Bacigalupo 4/19
 16122 - Genova
 Registrata presso il Tribunale di Genova
 codice ISSN 2284-4627

Editore e Direttore responsabile: Luca Florenzano

INDICE

avv. Daniela Aresu <i>Studio Legale Aresu</i>	La normativa	18
avv. Andrea Berlingieri <i>Studio Legale Berlingieri</i>	La conclusione dell'operazione Mare Nostrum e l'obbligo dei comandanti delle navi di prestare soccorso ai migranti	4
avv. Guglielmo Camera <i>Studio Legale Camera Verneti</i>	Il caso "FreeNeptune"	7
Avv. Simona Coppola <i>Studio Legale Garbarino Vergani</i>	Meno zolfo nei carburanti marini? Preferiamo il gas naturale!	6
avv. Daniela D'Alauro <i>Studio Legale Turci</i>	Buon viaggio con la nuova carta doganale	10
avv. Francesca D'Orsi <i>Studio Legale D'Orsi</i>	Il contratto di subtrasporto	10
avv. Serena Giovidelli <i>Studio Legale Cimmino Carnevale De Filippis</i>	La negoziazione assistita tra vecchio e nuovo	7
avv. Massimiliano Grimaldi <i>Grimaldi Studio Legale</i>	Il Decreto "sblocca Italia"	16
avv. Margherita Pace <i>Studio Legale TDP</i>	Disastro ferroviario colposo	12
avv. Claudio Perrella <i>Studio Legale LS LexJusSinacta</i>	CMR, Colpa grave e decadenza dal limite: questioni sempre aperte	14
avv. Fabio Pieroni <i>Studio Legale Siccardi Bregante & C.</i>	Il caso Maersk Neuchatel	14
dr. Gambattista Poggi <i>Studio Poggi & Associati</i>	Nuovo orientamento sul regime di non imponibilità IVA per le cessioni all'esportazione franco fabbrica	19
avv. Barbara Pozzolo <i>Studio Legale Pozzolo</i>	Degiurisdizionalizzazione ?	1
avv. Giancarlo Soave <i>Studio Legale Soave</i>	Le regole dell'AIA e la Polizza di Carico	3
Avv. Chiara Raggi <i>Studio Legale Mordiglia</i>	Le novità del processo civile	17
avv. Andrea Tracci <i>Studio Legale TDP</i>	Trasporto terrestre di cose: La Cassazione si pronuncia ancora sulla legittimazione all'azione di danno nei confronti del vettore	8
avv. Cecilia Verneti <i>Studio Legale Camera Verneti</i>	In tema di legittimazione contro il vettore la Cassazione ribadisce il criterio del pregiudizio economico	5



LexTrasporti

Mensile di diritto divulgativo



Siamo noi.