

roneamente considerato la medesima relitto e non nave. Il Tribunale infatti ha interpretato la legge turca secondo cui ogni imbarcazione è considerata tale purché utilizzata in conformità alla sua funzione e idonea a galleggiare sul mare giudicando, per applicazione analogica dell'art. 136 del codice navigazione italiano, che elemento essenziale per la qualificazione di nave fosse la sua utilizzabilità ovvero la sua funzione di "bene idoneo al trasporto". In realtà, ai fini della estinzione del privilegio marittimo, ciò che rileva è che la nave sia o meno perita. Si ritiene perita

la nave "ridotta a meri materiali di risulta" (Cass. Sez. Lav. n.383/2000). Sarebbe pertanto difficile sulla base del diritto italiano considerare come perita, con conseguente estinzione del diritto di garanzia, una nave che, pur gravemente danneggiata da un incendio, è stata salvata da un affondamento e rimorchiata in un cantiere dove è stata sottoposta alle riparazioni necessarie per il trasporto in altro luogo per la demolizione; altrettanto arduo però lo sarebbe applicando il diritto turco come viceversa ha fatto il Tribunale. Anche la legge turca infatti prevede che

la nave non sia più considerata tale solo nel caso in cui la medesima sia totalmente irreparabile ovvero quando se ne verifichi la perdita totale. Solo in tal caso i privilegi esercitabili sulla medesima possono ritenersi estinti. Pertanto, anche applicando la legge nazionale turca, il Tribunale avrebbe potuto concedere il sequestro della nave presso soggetto diverso dall'originario debitore anche se la medesima, avviata alla rottamazione, non possedeva più le caratteristiche che la rendevano idonea al trasporto ed alla navigazione ■

Inchieste marittime: le novità legislative dell'istituto



di FRANCESCA D'ORSI
Studio legale Avv. Francesca D'Orsi
francescadorsi@hotmail.com

in collaborazione con « IL DIRITTO DEI TRASPORTI »

Un'attenzione meritano le tendenze evolutive dell'istituto delle inchieste marittime, in particolare con riferimento alle prospettive di modifica che il legislatore comunitario ha introdotto lo scorso anno e che comporteranno una sensibile rivisitazione delle norme di cui agli art. 578 ss. c. navigazione. La dir. 18/2009/CE fissa infatti i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore della navigazione marittima, nel contempo avendo lo scopo di uniformare le procedure in uso nei diversi paesi membri e di conformarle al regime stabilito a livello internazionale dal già codice IMO.

Le finalità descritte nella normativa sono espressamente quelle di migliorare la sicurezza marittima e di prevenire l'inquinamento causato dalle navi, riducendo in tal modo il rischio di futuri sinistri marittimi.

La nuova normativa prevede - come già accade nel settore aeronautico ove spetta all'ANSV la conduzione delle inchieste tecniche sugli incidenti e sugli inconvenienti aeronautici così come stabilito dagli art. 826 ss. c. nav. - l'obbligo di istituire un "organo inquirente permanente ed imparziale", che sia "indipendente sul piano organizzativo, giuridico e decisionale da qualsiasi soggetto i cui interessi possano entrare in conflitto con il compito affidatogli" (art. 8).

È altresì previsto che le inchieste "siano svolte in modo indipendente da indagini penali o da inchieste di

altro tipo condotte parallelamente per determinare la responsabilità o attribuire colpe" (art. 4). Tali rilevanti novità impongono la rimediazione delle attuali norme del codice della navigazione, mediante una netta separazione di competenze: accertamento delle cause del sinistro, di competenza della nuova autorità ed individuazione delle responsabilità, che sarà invece di competenza dell'autorità giudiziaria.

Dal testo dalla direttiva sembra quindi chiaramente emergere la preclusione per l'autorità marittima (vale a dire il Corpo della capitaneria di porto, che attualmente è investita delle funzioni investigative in materia) a divenire l'organo inquirente destinato per il futuro a svolgere le inchieste.

La attuale composizione delle commissioni (delle quali peraltro fa parte il personale appartenente non solo all'amministrazione marittima e della gente di mare, ma anche il personale tecnico delle costruzioni navali) sembra infatti non offrire sufficienti garanzie per assicurare la prescritta terzietà che la nuova normativa comunitaria prevede.

Vi è peraltro chi ritiene che la citata norma non imponga necessariamente l'estraneità degli ispettori appartenenti all'autorità marittima, in quanto l'autonomia del nuovo organo sarebbe assicurata anche attraverso l'istituzione di uno speciale regime che assicuri l'indipendenza al personale.

Anche per quanto riguarda la rigorosa separazione delle inchieste amministrativa e giudiziaria, sembra che gli effetti positivi di tale differente competenza potranno spiegarsi soprattutto in relazione alla maggiore reperibilità delle informazioni utili da parte del personale inquirente, soprattutto in presenza di errore umano.

Allo stato attuale, infatti, può in effetti succedere che al cospetto di ufficiali di polizia giudiziaria (quali sono anche alcuni appartenenti al corpo delle capitanerie), i

marittimi, invece di confessare di aver commesso un errore, preferiscano disculparsi attribuendo la causa del sinistro ad un mancato o insufficiente funzionamento delle apparecchiature, allo scopo di evitare a sé e ad altri le conseguenze giudiziarie anche di ordine penale.

L'art. 9 della dir. 18/2009/CE prevede espressamente un obbligo di riservatezza "affinché [...] i documenti non siano resi disponibili per fini diversi dall'inchiesta di sicurezza, salvo che l'autorità competente in tale Stato membro stabilisca che vi è un interessante pubblico prevalente".

In definitiva, in una prospettiva futura, il campo d'azione del giudice dovrebbe risultare più ampio, non potendo, questi, limitarsi ad accogliere la ricostruzione operata dall'autorità incaricata dell'indagine e dovendo invece sforzarsi di elaborare un processo logico di ricostruzione causale autonomo e coerente con le prove e le risultanze autonomamente acquisite in sede processuale.

Peraltro va detto che il disposto dell'attuale art. 582 codice della navigazione in tema di Inchiesta Formale, sintomaticamente rubricato "Efficacia probatoria della relazione d'inchiesta", precisa che "Nelle cause per sinistri marittimi, i fatti risultanti dalla relazione di inchiesta formale si hanno per accertati, salvo l'esperimento della prova contraria da parte di chi vi abbia interesse".

Non si può pertanto negare che sin d'ora è ammesso ed anzi è richiesto al giudice, quantomeno del processo civile, di acquisire le prove la cui ammissione sia richiesta dalla parte che ha interesse a fornire la prova contraria rispetto ai fatti accertati in sede di inchiesta.

Da ultimo si segnala che il termine ultimo previsto dalla Direttiva citata per gli Stati membri per uniformarsi alla normativa comunitaria è il 17 giugno 2011 ■

DIRITTO E AUTOTRASPORTO

CMR, termini per la denuncia del danno e termini di prescrizione



di CLAUDIO PERRELLA
Studio Legale AST
claudio.perrella@astlegal.com

Una recente sentenza del Tribunale di Milano (*XL Insurance c. Vos Added Logistics*, 6 marzo 2009) si è pronunciata sul termine previsto all'articolo 30 della CMR, che disciplina modalità e termini per la contestazione al vettore dei danni che si verificano nel corso e per effetto del trasporto.

La disposizione distingue (al suo paragrafo 1) il caso di perdite ed avarie apparenti, ossia ravvisabili sulla base di un controllo sommaro e "visivo", ed il caso di perdite ed avarie che invece non siano apparenti ed implicino una indagine più accurata circa lo stato e le condizioni della merce trasportata e consegnata.

Per il primo caso (qualora non vi sia un accertamento in contraddittorio con il vettore) la norma stabilisce che la comunicazione delle riserve da parte del destinatario deve avvenire al più tardi al momento della consegna.

Per le perdite ed avarie non apparenti invece tale comunicazione va fatta (per iscritto) al più tardi entro sette giorni

dalla riconsegna (nel termine non vanno calcolati domenica o i giorni festivi).

La disciplina sul punto della CMR si distingue da quella prevista all'articolo 1698 del codice civile, dal momento che per il nostro codice (e dunque di regola per i trasporti puramente nazionali) il ricevimento senza riserve delle cose trasportate determina l'estinzione delle azioni derivanti dal contratto, e dunque del diritto a chiedere il risarcimento del danno, mentre in caso di decorso del termine per la segnalazione del danno nell'ambito di un trasporto soggetto alla CMR sussiste semplicemente una presunzione che il destinatario abbia ricevuto la merce nello stato indicato nella lettera di vettura (quindi una presunzione di regolare consegna della merce), salvo prova contraria, che il ricevitore può fornire con qualunque mezzo.

Nel caso sottoposto all'esame del Tribunale di Milano si trattava di una contaminazione di partite di resina, in cui il vettore al quale veniva addebitata la contaminazione con grani di riso presenti sul veicolo per effetto di un precedente trasporto aveva accettato la tardività della denuncia del danno oltre alla prescrizione del diritto.

Il Tribunale ha ritenuto di non poter accogliere l'eccezione sollevata dal vettore di intervenuto decorso del termine,

rilevando che il destinatario aveva contestato i vizi non appena resosi conto della contaminazione, e che non potesse applicarsi il termine breve trattandosi di vizi che non potevano essere scoperti né alla consegna né in un breve lasso di tempo successivo, ma solamente al momento dell'utilizzo della resina nei processi produttivi. Il Tribunale sembra così avere escluso completamente l'applicazione alla fattispecie della disciplina dell'articolo 30 CMR, in quanto ha di fatto affermato il principio che in casi di avarie tali da richiedere necessariamente, per il loro accertamento, un lasso di tempo che non è compatibile con il termine di 7 giorni previsto dalla disposizione deve ammettersi che la contestazione intervenga anche in un momento largamente successivo al termine prescritto.

Il problema in effetti si pone, dal momento che la CMR non definisce né cosa debba intendersi per perdita o avaria apparente, né quali siano i presupposti di fatto che devono ricorrere perché l'avaria possa dirsi non apparente, e prevede inoltre un termine molto breve che può effettivamente decorrere prima che il ricevitore abbia potuto compiutamente svolgere gli accertamenti necessari, soprattutto per i casi (quale quello di specie) in cui si tratti di prodotti destinati ed essere inseriti in cicli produttivi ed eventuali

contaminazioni o alterazioni possono palesarsi a distanza di parecchio tempo.

Va tenuto presente tuttavia che anche qualora fosse stato ravvisato nel caso di specie l'intervenuto decorso del termine breve per la segnalazione del danno il ricevitore non avrebbe necessariamente visto pregiudicato il proprio diritto a conseguire il risarcimento del danno: semplicemente, sarebbe scattata la presunzione di regolare consegna della merce, che il ricevitore avrebbe potuto vincere dando la prova che invece il carico era stato contaminato con modalità tali da indurre necessariamente a ritenere che l'avaria avesse avuto luogo nel corso del trasporto.

Per quanto riguarda invece l'eccezione di prescrizione sollevata dal convenuto, il Tribunale ha condiviso la tesi sostenuta dal vettore in virtù della quale la richiesta di risarcimento trasmessa non sarebbe stata idonea ad interrompere la prescrizione, perché formulata dagli assicuratori prima di aver corrisposto l'indennizzo, e dunque prima di essere legittimati ad agire in surrogazione ai sensi dell'articolo 1916 c.c. Accertato che nel caso di specie la comunicazione interrutiva della prescrizione era stata effettivamente trasmessa prima dell'intervenuto versamento dell'indennizzo, era in effetti pressoché inevitabile concludere che la lettera di reclamo fosse pervenuta da soggetto non legittimato.

Per giurisprudenza costante, infatti (da ultimo, Cass., sez. III, 17-05-2007, n. 11457) la surrogazione dell'assicuratore prevista dall'art. 1916 c.c. nei diritti dell'assicurato si verifica solo dopo il versamento dell'indennizzo e nel momento in cui l'assicuratore fornisce notizia al terzo responsabile del pagamento effettuato all'assicurato, esprimendo la volontà di avvalersi della norma succitata. ■

Tempi di sosta dei mezzi: l'accordo "ad uno" nato a Genova finisce a Roma



di ANDREA TRACCI
Studio legale Associato Tracci -
Dell'Utri Vizzini - Pace.
studio.tdp@live.it

Come ricorderete, lo scorso 23 Settembre 2009 sulla piazza di Genova venne raggiunto un accordo tra le principali sigle sindacali dell'autotrasporto (ma, va detto, con esclusione di una tra le maggiori) diretto al riconoscimento formale di una fondamentale componente di costo per le imprese vettrici, rappresentata dal fattore tempo.

Ciò del tempo trascorso dai mezzi (e dai loro conducenti) in attesa che si compiano le operazioni di carico/

scarico, e/o di verifica documentale, doganale e non, della merce.

Tale accordo consisteva in un documento, poi diramato a tutte le imprese dell'Autotrasporto per il tramite delle varie associazioni di categoria, che è stato inviato "per conoscenza" alle associazioni degli utenti, oltre che al Presidente della Port Authority, Luigi Merlo.

Il titolo (significativo) del documento era il seguente: "Compensi per le soste dei veicoli di autotrasporto nel Porto di Genova", e si prefiggeva, come detto, di (letteralmente) avviare "un sostanziale cambiamento dell'operatività camionistica nel Porto di Genova", e ciò "al fine di garantirne il miglioramento delle performance di servizio sotto il profilo temporale e della sicurezza sulla strada, con particolare riferimento alla osservanza della disciplina dei tempi di guida e di riposo (Regolamento CE n. 561 del 15 Marzo 2005) e dell'orario di lavoro dei conducenti (Decreto Legislativo 19 novembre 2007 n. 234)".

Nell'accordo" predetto, le associazioni propongono, in sostanza, ai propri rispettivi associati, delle c.d. "azioni" (coordinate e congiunte), da attuare nei confronti dei propri committenti, secondo specifiche e predefinite modalità. E precisamente: "...i tempi di sosta dell'auto-veicolo per carico, scarico, operazioni documentali, dogana in ambito portuale, nella loro globalità e nella giornata, sono considerati in franchigia fino alla concorrenza di 1 ora; qualora tali tempi vengano superati, è dovuto al vettore, da parte del committente, per ogni frazione di ora eccedente i 15 minuti, il compenso di 70 euro. A tal fine il vettore emetterà, nei confronti del committente (come di seguito identificati) regolare fattura per il servizio di trasporto riportante specifica voce: "Compensi determinati in base all'accordo del 23 settembre 2009 tra le Associazioni dell'Autotrasporto della Provincia di Genova". Per il riconoscimento di soste oltre franchigia presso i ricevitori/caricatori, operatori documentali e doganali, il vettore deve presentare documentazione giustificativa, rilasciata dal ricevitore/caricatore, dall'operatore documentale o dallo spedizioniere doganale. Qualora il ricevitore/caricatore o lo spedizioniere doganale non rilasci tale giustificazione, previa comunicazione al committente, il vettore comprovata la sosta attraverso la produzione del disco di registrazione del cronotachigrafo o stampa di registrazione del crono digitale. Qualora si verifichi il mancato scarico del contenitore al Terminal, indicato su specifico ordine di trasporto, verrà fatturato dal vettore al committente (come di seguito identificati), per il trasferimento del contenitore in altro terminal situato nell'ambito del Comune di Genova, un compenso pari a 100 euro; qualora il vettore si presenti al Terminal, come indicato in specifico ordine di trasporto e non ci fosse la disponibilità del ritiro del contenitore vuoto e venisse quindi dirottato su altro Terminal nell'ambito del Comune di Genova, esso potrà fatturare al committente (come di seguito identificato), un compenso di 100 euro...".

Chiara e manifesto l'obiettivo dell'intesa, che, hanno spiegato i promotori, era, almeno nelle intenzioni, quello «di imprimere un cambiamento radicale al problema ormai cronizzato dei disservizi del porto "pagati" dagli autotrasportatori», in modo che, in prima battuta, fosse la committenza a pagare il costo di lunghe, stressanti, ed infinite attese, fermo naturalmente il diritto di quest'ultima a recuperare il costo presso coloro che avessero colpevolmente dato causa a tali disservizi, in modo «...innescare un circolo virtuoso, nel quale tutti verranno coinvolti e che porterà a migliorare l'operatività in porto».

Ovvio, in questo caso, che il ragionamento potesse, tuttavia, filare per le sole ipotesi in cui non fosse direttamente coinvolta la pubblica amministrazione (le dogane, per intenderci), ed avesse un suo preciso e precipuo senso andando con la mente al noto caso del VTE e del suo dissestato servizio informatico nel tragico inizio del 2008 (come ricorderete in allora si pensò addirittura ad una azione collettiva milionaria contro il terminal, che sarebbe stata in qualche modo supportata dall'inizio della procedura di revoca della concessione, poi messa da parte con componimento politico degli interessi in gioco a seguito del pieno ripristino della funzionalità gestionale del terminal stesso).

Nell'accordo venne altresì ricordato che esattamente un anno prima (e precisamente il 16 Settembre 2008) era già stato sottoscritto un primo protocollo d'intesa con il presidente dell'Autorità Portuale (poi messo in pratica nel 2009) al fine di individuare i vari disservizi del sistema Porto di Genova (vuoi di natura burocratica, vuoi di na-

Il Glossario

Le fonti del diritto italiano



di GUGLIELMO CAMERA
Studio legale Camera
info@slcamera.it

Le fonti del diritto italiano sono le seguenti:

- 1) la Costituzione
- 2) le leggi ordinarie dello Stato
- 3) le leggi regionali
- 4) i regolamenti
- 5) gli usi.

Alle suddette fonti, proprie del diritto nazionale, si affiancano quelle derivanti dall'adesione della Repubblica italiana alla Comunità Europea e ai vari trattati internazionali, che entrano a far parte della gerarchia delle fonti.

Le fonti sono oggetto di alcune norme del codice civile (le cd. "disposizioni sulla legge in generale") tra le quali l'art. 1 elenca anche le norme corporative. Peraltro tali norme hanno cessato esistere successivamente alla caduta del Fascismo quando fu abolito l'ordinamento corporativo.

Passando all'esame delle singole fonti sopra elencate in ordine gerarchico, la prima è la **Costituzione della Repubblica Italiana**. Quest'ultima contiene le norme fondamentali di organizzazione dello Stato e i diritti e doveri dei cittadini, sia nei rapporti intercorrenti tra essi che con lo Stato.

Le norme costituzionali, a differenza di quelle ordinarie, vincolano anche il Parlamento fissando direttive e limiti alla legislazione. Le leggi ordinarie debbono quindi essere conformi alla Costituzione ed il controllo che ciò avvenga è demandato alla Corte Costituzionale.

Vi è, però, la possibilità per il Parlamento di modificare una norma costituzionale per mezzo di apposite leggi che comunque prevedono sia un meccanismo particolare, sia una maggioranza più elevata di approvazione (art.138 Cost.).

Gerarchicamente sottoposte alla Costituzione vi sono, come detto, le **leggi ordinarie** a cui sono dedicati gli artt. 70 e segg. della Costituzione e che è l'atto normale o ordinario di diritto la cui creazione è affidata al Parlamento.

Tale funzione legislativa può però anche essere esercitata dal Governo in due casi. Il primo è quello previsto dall'art. 76 della Costituzione che prevede che tale funzione possa essere delegata al Governo (cd. *decreti legislativi*), tramite una cd. legge delega in cui il Parlamento ha in linea di massima fissato l'oggetto, la competenza ed i limiti temporali della legge che dovrà essere emanata dal Governo. Il secondo caso è quello previsto

all'art. 77 della Costituzione che dispone che in casi straordinari di necessità ed urgenza il Governo possa emanare atti normativi (cd. decreti legge) la cui validità è però soggetta al fatto che gli stessi vengano convertiti in legge ordinaria dal Parlamento entro sessanta giorni; pena la loro inefficacia.

Ulteriore fonte avente forza e valore di legge (seppur solo abrogativa), pur con i rilevanti limiti derivanti dal testo costituzionale e dalla giurisprudenza della Corte costituzionale, è il referendum abrogativo previsto dall'art. 75 della Costituzione. Il linea gerarchica, subito al di sotto delle leggi ordinarie, vi sono le **leggi regionali** a cui sono dedicati gli artt. 116 e 117 della Costituzione.

La potestà legislativa regionale è piena per quelle materie che non siano espressamente riservate allo Stato (elencate all'art. 117 Cost.) e quindi si esplica in materie circoscritte (p.es. ordinamento amministrativo, urbanistica, turismo, caccia, agricoltura, ecc.). Le leggi regionali hanno ovviamente efficacia nel solo territorio regionale in cui sono state emanate. Nelle regioni a statuto ordinario le leggi regionali non possono porsi in contrasto con i principi stabiliti dalle leggi nazionali, con l'interesse nazionale o quello di altre Regioni. Nelle Regioni a statuto speciale (Sicilia, Sardegna, Valle d'Aosta, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia) l'autonomia legislativa è invece maggiore.

Al quarto posto della gerarchia delle fonti vi sono i **regolamenti** che sono atti di natura amministrativa e che, come tali, sono adottati dal potere esecutivo (p.es. consiglio dei ministri, singoli ministri, pubblica amministrazione, enti pubblici territoriali, ecc.).

Tali atti sono di contenuto assai vario e sono eterogenei: regolamenti di attuazione e integrazione, regolamenti indipendenti, regolamenti organizzativi, regolamenti delegati o di delegificazione, regolamenti ministeriali e interministeriali quali i decreti ministeriali, ecc.

All'ultimo posto nella gerarchia delle fonti vi sono **gli usi o consuetudini** che nascono dalla tradizione e che si sono formati grazie alla pratica costante degli interessati. Affinché possa esistere un uso occorre che sia presente un elemento materiale o oggettivo (pratica uniforme e costante nel tempo) ed un elemento psicologico o soggettivo (convizione che sia obbligatorio). Gli usi, seppur all'ultimo posto nella gerarchia delle fonti, assumono talvolta un'importanza significativa soprattutto in ambiti quali quello commerciale o agricolo. Importanza notevole agli usi è anche data in campo marittimo dove, a tenore dell'art. 1 Cod. Nav., gli stessi - pur soggiacendo alle speciali norme di legge ed i regolamenti in materia di navigazione - prevalgono sulle norme comuni di diritto civile. ■

tura tecnica, vuoi relativi alla viabilità portuale o della rete infrastrutturale), nonché le cause e le responsabilità degli stessi. Peraltro, va anche ricordato che i piani di programmazione dell'Authority ovviamente già tenevano conto di ciò, dettandone le linee di intervento prioritarie.

Il che stava a significare che la cultura dell'efficienza portuale stava facendo visibili progressi in tutte le sedi, istituzionali e non.

Ora, tornando all'attualità, dobbiamo riconoscere che la valenza politica di questo accordo "ad uno" sulle soste, che in allora fu forse sottovalutata (non fosse altro che per la mancanza di una controparte al tavolo delle trattative), fu, invece, ed al contrario, estremamente significativa, non solo nell'enunciazione di principio (ovvia, quanto meno a parole, secondo cui un mezzo fermo genera costi, e dunque nolo), ma anche da un punto di vista pratico, quanto agli effetti, che, per i motivi che vedremo, non hanno tardato a farsi sentire.

In allora si disse, secondo una logica per certi versi sorpassata, che l'"accordo" avrebbe dovuto trovare applicazione sotto minaccia – in caso di "sabotaggio" dell'intesa da parte dei committenti – di fermi e scioperi in ambito portuale, con tutti i prevedibili riflessi del caso sulla catena logistica che ha origine, o destino, nello scalo ligure, oltre che sulla stessa viabilità cittadina.

Ma, già all'epoca, si suggerì l'esistenza di un modo – alternativo all'azione sindacale, che pure rimaneva parte integrante e presupposta dell'accordo – per mettere "a sistema" l'iniziativa in questione, che passava necessariamente attraverso la contrattualizzazione dell'accordo stesso.

Cioè rendendo, per l'appunto, le soste una variabile di costo (qual'è, da un semplice punto di vista macroeconomico, il tempo), la quale, esposta obbligatoriamente in fattura, assurgesse a prassi commerciale degli (e condivisa tra gli) operatori del settore.

Da un punto di vista strettamente giuridico, occorre ovviamente premettere che l'intesa in esame non potrebbe a rigori nemmeno dirsi tale, non essendo frutto di contrattazione (né collettiva, né) individuale.

Si ricorderà al proposito che i "vecchi" accordi collettivi nazionali (per trasporto contenitori, idrocarburi, autoveicoli, cementi, prodotti chimici, etc...), da cui il presente accordo, non a caso, mutua alcune espressioni, traevano forza da norme di legge (legge 27.05.1993, n. 162 e art. 13 D.M. 18.11.1982 e successive modificazioni).

Ma, come noto, dall'entrata in vigore della legge delega di riforma dell'autotrasporto n. 32/2005, e del Decreto Legislativo attuativo n. 286/05, si è entrati in un campo di contrattazione totalmente volontaria, laddove, pertanto, non possono che ritornare in rilievo le usuali categorie contrattuali, e le norme primarie, del codice civile.

Ebbene, alla luce di ciò, se quanto previsto nell'intesa fosse considerato alla stregua di usuali condizioni generali di contratto (e l'esempio dell'Inghilterra dove si opera usualmente alle condizioni degli spedizionieri – BIFA – o dell'associazione dei trasportatori – RHA – ci conforta), per ritenerne la vincolatività, non resterebbe altro da fare che renderne noti i contenuti ai committenti, e ciò ai sensi dell'art. 1341 del codice civile (a tenore del quale, come è noto, "Le condizioni generali di contratto predisposte da uno dei contraenti sono efficaci nei confronti dell'altro, se al momento della conclusione del contratto questi le ha conosciute o avrebbe dovuto conoscerle usando l'ordinaria diligenza"). L'articolo in questione, di cui, peraltro, recentemente è stato proposto un interessante aggiornamento a firma del Senatore Enrico Musso (8° Commissione Trasporti in Senato) in tema di contratti stipulati in via telematica, o via web, presuppone pertanto che tali condizioni contrattuali (economiche) siano rese note alla comunità commerciale della zona di applicazione.

Dunque non basterà, per soddisfare il predetto requisito, la mera comunicazione "per conoscenza" della prassi che si intende instaurare, ma ne occorrerà, quanto meno, uno specifico richiamo su tutta la corrispondenza commerciale, oltre che il deposito presso la locale Camera di Commercio e le associazioni di categoria.

Altra strada più facilmente percorribile sarà, invece, quella della contrattazione collettiva, o per meglio dire, condivisa, con le associazioni dell'utenza (cfr. art. 5 del Decreto Legislativo 286/2005, a mente del quale, come noto: "Le organizzazioni associative di vettori e di utenti dei servizi di trasporto possono stipulare accordi di diritto privato, nell'interesse delle imprese rispettivamente associate, al fine di regolare i relativi rapporti contrattuali sulla base della normativa in materia di sicurezza della

circolazione e di sicurezza sociale"), senza la quale l'intesa in questione rimane, come detto, un mero "accordo ad uno".

Tuttavia, anche in caso (già di per sé problematico) di concertazione, occorrerà, come detto, confrontarsi col nuovo assetto normativo (liberalizzato) che, per quanto sopra ricordato, non consente di ritenere cogente, erga omnes, un siffatto accordo, la cui applicazione e vincolatività tra il singolo committente ed il singolo trasportatore, sarà, quindi, comunque, lasciata, di volta in volta, alla libera determinazione delle parti.

Dunque, in questo nuovo quadro, sarà necessario abbandonare gli strumenti negoziali del passato, e riprenderne di nuovi.

Ma un'altra strada ancora è percorribile, e rende onore all'accordo in questione, i cui frutti politici, come detto, non sono tardati a mancare. Infatti, poiché il Governo già con il noto Decreto Legislativo 22 dicembre 2008, n. 214, aveva introdotto l'obbligo, nei contratti scritti, dell'inserimento dell'elemento «e-bis»), relativo all'indi-

cazione dei tempi massimi per il carico e lo scarico della merce trasportata, sui tavoli di concertazione fortemente voluti dal Sottosegretario Mino Giachino, si è fatta strada l'idea (giusta) che occorresse agganciare un indicatore economico a tali tempi unitamente alla previsione di un (ragionevole) periodo di franchigia.

Altrimenti si sarebbe finiti col legittimare le cattive prassi di alcuni operatori (la mappatura dei cosiddetti "Cedi" lenti è ormai nota a tutti) a discapito della sicurezza stradale, e dei conti economici delle aziende di trasporto, perché è evidente che un autista stancato da ore di attesa (che non sono una sosta riposante) ad un varco portuale o ad una piattaforma distributiva genera rischi facilmente prevedibili. Allo stesso modo, l'azienda impoverita finirà col risparmiare sui costi della sicurezza stessa.

L'obiettivo del Governo, quindi, coglie appieno lo spirito dell'accordo genovese, e lo trasferisce a Roma, nella consapevolezza che la tutela della legalità passa (anche, e soprattutto) attraverso la perequazione del mercato ■



The International Propeller Club – Port of Genoa

Organizza

Secondo Forum Nazionale della Disciplina dell'Autotrasporto

presso l'Aula Magna della Facoltà di Giurisprudenza della Università di Genova in via Balbi, 5

4 giugno 2010 dalle ore 14.30 alle 19.30

È stato richiesto il patrocinio del Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Genova, della Associazione Italiana di Diritto Marittimo e della Associazione Giovani Avvocati del Genova

media partnership del  **TRASPORTI DIRITTO@TRASPORTI**

La partecipazione è gratuita e sarà valida nell'ambito dell'assolvimento agli obblighi di formazione permanente professionale degli Avvocati.

per il programma e l'iscrizione rivolgendosi alla Segreteria del Propeller Club telefonando al n.010591793 o via email: propellergenova@propellerclubs.it



In occasione dell'Assemblea 2010 dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo che si terrà a Trieste venerdì 7 maggio 2010 presso lo Yacht Club Adriaco - Molo Sartorio, 1

l'Avv. Fabrizio Devescovi parlerà sul tema

Regole di Rotterdam e accertamento della responsabilità: costi ed assicurazioni

La relazione verrà svolta alle ore 18.30 e sarà seguita da un buffet.
La S.V. è invitata a partecipare.

R. S. V. P. tel. +39 040 638105 fax +39 040 360263 e-mail segreteria@studiovolliti.it



Presidenza e Comitato Genovese
Via Roma 10
16121 Genova
tel.: +39 010 586441
fax: +39 010 594805

Comitato Romano
Viale G. Rossini 9
00198 Roma
tel.: +39 06 8088244
fax: +39 06 8088980

Comitato Triestino
Via San Nicolò 30
34121 Trieste
tel.: +39 040 638105
fax: +39 040 360263

www.aidim.org
presidenza@aidim.org