UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI BOLOGNA

Aprile/Giugno 2011 Anno X n° 2

THE ITALIAN MARITIME JOURNAL

SOMMARIO

Sull'applicabilità della Legge 15 Marzo 1991, n.82, con riferimento agli atti di pirateria nel golfo di Aden ed al largo delle coste somale *p.2*
di Vittorio Porzio

Osservatorio Legislativo *p.10*
a cura di Giuseppe Giliberti

Rassegna Giurisprudenziale *p.19*
a cura di Nicola Ridolfi

Materiali
a cura di Greta Tellarini *p.30*

A CURA DI:
Greta Tellarini

COMITATO DIRETTIVO:
Stephan Hobe, Pietro Manzini
Anna Masutti, Pablo Mendes de Leon
Benito Pagnanelli, Franco Persiani
Alfredo Roma, Kai-Uwe Schrogl
Mario Sebastiani, Greta Tellarini
Stefano Zunarelli

HANNO COLLABORATO:
Giuseppe Giliberti, Vittorio Porzio,
Nicola Ridolfi, Greta Tellarini

REDAZIONE:
Silvia Ceccarelli, Giuseppe Giliberti
Alessandra Laconi, Pietro Nisi
Nicola Ridolfi, Alessio Totaro

SEGRETERIA DI REDAZIONE:
Via Fontanelle, 40 - 47100 Forlì
E-mail: ing2.the-maritime-journal@unibo.it
Registrazione presso il Tribunale di Bologna n. 7221 dell'8 maggio 2002

Sull'applicabilità della Legge 15 Marzo 1991, n.82, con riferimento agli atti di pirateria nel golfo di Aden ed al largo delle coste somale*

di Vittorio Porzio

I. Premessa

È opportuno premettere che il sorgere del fenomeno della pirateria ha indotto gli armatori a ricorrere ad una speciale copertura assicurativa, così detta Kidnap & Ransom, al fine di coprire il rischio del pagamento del riscatto richiesto dai pirati sia per la liberazione delle navi che degli equipaggi oggetto di sequestro: ciò in quanto, la normale polizza Rischi Guerra Hull copre si l'atto di pirateria ma solo in danno della nave non rendendo, però, indennizzabile il pagamento del riscatto per la sua liberazione. Se del caso, tale pagamento potrebbe essere indennizzato all'assicurato a titolo di "*sue and labour*".

All'anzidetta copertura, per quanto concerne la rispondenza degli assicuratori in merito al pagamento del riscatto per liberare gli equipaggi, parrebbe, secondo alcuni e per le navi battenti bandiera italiana, estensibile la disciplina alla Legge n. 82 del 15 marzo 1991 con tutte le conseguenze ivi previste e cioè: nullità della copertura e sanzioni panali sia con riferimento all'attività di intermediazione che alla stipula del contratto. Al riguardo, è il caso di rilevare che gli organi dello Stato Italiano, ivi inclusa l'Unità di crisi costituita in occasione del sequestro di tre navi battenti bandiera italiana, si sono premurati di svolgere indagini presso gli armatori e le principali Compagnie di assicurazioni tendenti proprio all'accertamento dell'esistenza di coperture assicurative aventi ad oggetto il rischio del pagamento del riscatto per gli equipaggi: ciò al chiaro fine di paralizzarne l'utilizzazione di dette coperture e di perseguire coloro i quali avevano posto in essere quei comportamenti ritenuti penalmente rilevanti dalle predette disposizioni.

È dunque, il caso di esaminare nel particolare le statuizioni della predetta legge la quale, com'è noto, fu emanata per contrastare il crescente fenomeno del sequestro di persona a scopo di estorsione. Il legislatore affidò, in effetti, la funzione deterrente del reato non più e non soltanto al rigore sanzionatorio bensì all'impossibilità di far conseguire il profitto estorsivo agli autori del reato attraverso l'indisponibilità dei beni riconducibili alle famiglie delle vittime o, come nel caso di specie, a chi rischia la perdita dell'equipaggio a cui senza dubbio si riferisce la locuzione "*altra persona*" prevista nella seconda parte dell'articolo 1, comma 1.

II. La legge n. 82 del 15 marzo 1991

La predetta legge si articola in una serie di norme finalizzate alla necessità di evitare qualunque condotta antecedente, contemporanea o successiva al sequestro che possa in qualche modo agevolare gli autori del reato nel conseguire il prezzo della liberazione delle vittime.

In particolare e con riferimento all'argomento che qui interessa, essa prevede:

a) "le disposizioni dell'art. 379 del codice penale si applicano nei confronti di chi, al di fuori

*Relazione tenuta a Genova lo scorso 20 maggio al termine dell'Assemblea Generale Ordinaria di AIDIM (Associazione Italiana di Diritto Marittimo) nell'incontro sul tema "Pirateria marittima".

delle ipotesi previste ai commi 1 e 2 dell'articolo 7 e di concorso nel delitto di sequestro di persona a scopo di estorsione, si adopera, con qualsiasi mezzo, al fine di far conseguire agli autori del delitto medesimo il prezzo della liberazione della vittima";
b) "1. chiunque, cittadino italiano, stipula anche all'estero contratti di assicurazione aventi ad oggetto la copertura del rischio, nel territorio dello stato, rappresentato dal pagamento del prezzo del riscatto in caso di sequestro di persona a scopo di estorsione, proprio o di altre persone, è punito con la reclusione da uno a tre anni. 2. I contratti di assicurazione aventi ad oggetto, sotto qualsiasi forma, il rischio del sequestro di persona a scopo di estorsione sono nulli".
Ebbene, di questa ritenuta estensibilità va dato conto sia pure sinteticamente.

III. Contesto

La legislazione italiana, che è intervenuta agli inizi degli anni Novanta per far fronte al crescente fenomeno dei sequestri di persona che avvenivano nel nostro paese**,** sembrerebbe (vedremo in seguito la ragione per la quale è d'obbligo far uso del condizionale) spiegare i propri effetti anche nei descritti casi di pirateria estera che si concludono anche in danno degli equipaggi a bordo di navi battenti bandiera italiana, col conseguente sorgere della giurisdizione del nostro paese essendo essa, come comunemente si ritiene, legata alla bandiera della nave e non al reale territorio della navigazione.
Ebbene, se si riconosce l'estensibilità ai fatti di pirateria della anzidetta legge, bisognerebbe prendere atto che il legislatore ha affidato la funzione deterrente non più (*rectius:* non soltanto) alla tradizionale politica del rigore sanzionatorio ma all'impossibilità di far conseguire il profitto estorsivo agli autori del reato e ciò attraverso la indisponibilità dei beni riconducibili alle famiglie delle vittime e, come nel caso di specie, a chi "rischia" la perdita dell'equipaggio, a cui senza dubbio si riferisce la locuzione "altra persona" prevista nella seconda parte dell'articolo 1, comma 1, nella cui disponibilità vi sono i beni che possono "*essere utilizzati, direttamente o indirettamente, per far conseguire agli autori del delitto il prezzo della liberazione della vittima*".
L'intero corpo normativo della citata legge, dunque, è calibrato sull'opzione di politica-criminale intesa a rimuovere in radice la principale ragione della "spinta a delinquere", ovvero l'aspettativa di conseguire un profitto.
In questa prospettiva si innestano le disposizioni penali (articolo 1, comma 4, articoli 2 e 3), che realizzano un sottosistema sanzionatorio costruito sulla necessità di evitare qualunque condotta antecedente, contemporanea o successiva al sequestro che possa in qualche modo agevolare gli autori del reato nel conseguire il prezzo della liberazione delle vittime.

IV. Il reato di intermediazione di cui all'articolo 1, comma 4, L. 82/91

Tanto premesso, un primo aspetto riguarda l'individuazione dell' ambito di incidenza, sul piano interpretativo, della fattispecie disciplinata dall'articolo 1, comma 4, della legge; ci si domanda, cioè, se la stipula di un contratto assicurativo per quelle evenienze possa costituire il reato di "intermediazione" previsto da tale disposizione.

Invero, escluse letteralmente le ipotesi di concorso nel reato di sequestro di persona a scopo di estorsione, la norma punisce la condotta di chi "*si adopera, con qualsiasi mezzo, al fine di far conseguire agli autori del delitto…il prezzo di liberazione della vittima*".

Orbene, la ricostruzione generale del contesto della legge, la *ratio* della disposizione e l'interpretazione sistematica della fattispecie con altre (segnatamente con le disposizioni processuali dell'articolo 7) consentono di escludere che il legislatore abbia inteso sanzionare la condotta dell'armatore o dell'assicuratore o del broker che abbiano stipulato una polizza a copertura del rischio-sequestro. Ponendo l'inciso " *con qualsiasi mezzo*" dopo la locuzione verbale "*si adopera*", invero, il legislatore ha chiaramente inteso vietare qualunque condotta agevolatrice posta in essere, con qualsiasi modalità, successivamente al sequestro e non prima di esso. Si vuol dire, cioè, e senza ombra di dubbio, che il reato di "intermediazione" si può configurare in diverse forme possibili, purché posteriori all'atto di sequestro e rivolte alla realizzazione dello scopo del delitto, la cui esistenza ne è il presupposto.

Allo stesso modo, il comma 5 del medesimo articolo, secondo cui "*sono nulli i negozi giuridici posti in essere al fine di far conseguire agli autori del delitto di sequestro di persona a scopo di estorsione il prezzo della liberazione della vittima"* si riferisce ai negozi giuridici (e dunque anche alla stipula delle coperture assicurative) posti in essere successivamente alla commissione del delitto.

Tale interpretazione è supportata non solo dal tenore letterale delle disposizioni ma anche dal dato sistematico, cioè dal riferimento, nell'ambito dell'articolo 1, comma 4, al *"concorso nel reato di sequestro"* ed alle ipotesi di pagamento autorizzato: questo riferimento non avrebbe ragione logica se il reato di "intermediazione" potesse essere integrato anche per effetto di condotte antecedenti al sequestro di persona.

Ma l'elemento di tranquillità ermeneutica è fornito dal raffronto tra l'articolo 1, comma 5, che dispone la nullità di qualsiasi negozio giuridico che agevoli gli autori del delitto di estorsione nel conseguimento del prezzo, e l'articolo 2, comma 2, che sancisce la nullità dei contratti di assicurazione aventi ad oggetto il rischio del sequestro di persona. Il confronto rende palese che la prima disposizione si riferisce a negozi giuridici conclusi in un momento successivo al sequestro nel mentre la seconda riguarda i contratti di assicurazione che, per oggetto giuridico, non possono che essere stipulati prima dell'eventuale concretizzarsi del rischio oggetto della copertura.

Per sintetizzare: dato e non concesso che la legge del 1991 possa estendersi alla fattispecie in esame, la stipula di contratti di assicurazione a copertura del rischio di sequestri di persona, non integra comunque il reato di "intermediazione" di cui all'articolo 1, comma 4, della legge in esame.

V. Il reato di cui all'articolo 2 della L. n. 82/91

Diversamente, l'articolo 2, "ipocritamente" rubricato "*Nullità dei contratti di assicurazione*", si interessa delle condotte antecedenti alla commissione del delitto di sequestro di persona

a scopo di estorsione individuando in questa fase un'ulteriore e specifica ipotesi di reato. Il primo comma sanziona con la reclusione da uno a tre anni la stipula di contratti di assicurazione, realizzata anche all'estero, aventi ad oggetto la copertura del *rischio, nel territorio dello Stato,* rappresentato dal pagamento del prezzo del riscatto in caso di sequestro di persona a scopo di estorsione. Il secondo comma sancisce la nullità di tali contratti.

Il testo della norma è reso equivoco dall'inciso " nel territorio dello Stato", rispetto al quale la genesi della disposizione non è di ausilio ermeneutico per la risposta alla domanda se la clausola si riferisca all'evento che si assicura o ad altra posizione giuridica rilevante.

In linea generale il territorio dello Stato ai fini dell'applicazione della legge penale è sostanzialmente definito dall'articolo 4 del Codice Penale per il quale si intende per territorio dello Stato non soltanto l'ambito strettamente territoriale di sovranità, ma anche lo spazio marittimo ed aereo di sua stretta attinenza. La norma penale fa riferimento ad un contesto territoriale che va oltre quello metropolitano, cioè oltre la "*zona della crosta terrestre che costituisce il substrato spaziale dello Stato italiano, secondo le delimitazioni storicamente assunte*" e comprende, per espressa indicazione legislativa "*le navi e gli aeromobili ovunque si trovino salvo che siano soggetti, secondo il diritto internazionale, ad una legge territoriale straniera"* (art. 4, comma 2 u.p. c.p.). Ciò in quanto, secondo la dottrina internazionalistica, il legislatore dà prevalenza al criterio di bandiera e non al criterio della sostanzialità territoriale.

In aderenza a tale normativa, la nostra Giurisprudenza (cfr. Cass. 30.10.1069) ha affermato che deve ritenersi operante nel nostro sistema di diritto il cd. "principio di bandiera" in forza del quale le navi mercantili sono soggette alla sovranità dello Stato di bandiera di cui rappresentano *"territoire flottant";* e ciò in forza del principio generale di diritto internazionale di cui all'art. 19 della citata Convenzione di Ginevra, che trova la sua disciplina positiva per le navi italiane nell'art. 4 c.p. ed in linea generale nel combinato disposto con l'art. 97 della Convenzione Montego Bay.

La nostra giurisprudenza ha anche stabilito che sono riservati alla giurisdizione esclusiva dello Stato di bandiera i fatti che esauriscono i loro effetti all'interno della cd "comunità navale" o "viaggiante" (Cass. Sez, Unite, 16 novembre 1989, *Zaid Avraham*), dando corpo all'interpretazione dell'art. 19 della Convenzione di Ginevra, oggi assunta nella Convenzione di Montego Bay ratificata dall'Italia.

Ciò posto, per quanto attiene all'interpretazione della clausola "*nel territorio dello Stato*", che delimita l'area di tipicità della fattispecie, il dato letterale non appare dirimente, almeno non in senso decisivo, potendosi riferire tanto alla "copertura del rischio" quanto al solo "rischio" così come alla "azione" che configura il fatto-presupposto. Di conseguenza, possono prospettarsi differenti linee ermeneutiche tra le quali, però e ad avviso di chi scrive, deve preferirsi quella restrittiva in virtù della quale la disposizione si applica soltanto se l'evento oggetto di copertura assicurativa (il sequestro a scopo di estorsione) si realizzi nel territorio dello Stato.

La soluzione preferita riferisce l'inciso "nel territorio dello Stato" alla concretizzazione del

rischio e quindi all'evenienza che il sequestro sia avvenuto nel nostro territorio. Essa trova supporto nella *ratio* della disposizione, nonché sul terreno di una lettura razionale dell'intero intervento legislativo. Invero, la *ratio* dell'intero provvedimento è rappresentata dalla funzione di deterrenza che l'indisponibilità dei beni in capo alla famiglia del sequestrato genera nei confronti di chi abbia intenzione di locupletare un profitto attraverso il sequestro di persona a scopo di estorsione, nell'ottica politico-criminale di individuazione di un efficace strumento di contrasto alla pratica dei sequestri di persona. Sicché, limitare l'integrazione della fattispecie esclusivamente al cittadino italiano in deroga ai generali principi che disciplinano l'ampiezza della sfera di intervento della giurisdizione italiana è in linea con la restrittiva opzione legislativa di limitare l'interesse punitivo a vicende che si verificano nel nostro territorio: e ciò vuol dire escludere l'efficacia deterrente della legge nei confronti di sequestratori di nazionalità estera per vicende accadute all'estero.

In conclusione, e sempre volendo ritenere che la fattispecie in esame rientri nella legge del 1991, il cittadino italiano che stipuli, anche all'estero,un contratto di assicurazione avente ad oggetto il rischio del pagamento del prezzo della liberazione di persone al fine di conseguire il beneficio estorsivo commette il reato di cui all'art. 2, comma 1, della legge "sempre che il sequestro si verifichi in acque in cui v'è sovranità statale" e si espone alla sanzione di nullità del contratto, essendo esso contrario a norme imperative.

VI. L'autonomia concettuale e sanzionatoria degli "atti di pirateria"

Sennonché, volendo abolire l'uso del condizionale con cui si è condotta fin'ora l'analisi della legge n. 82 del 1991, al fine di indicare la soluzione più aderente al complesso contesto normativo anche internazionale che guida la materia, non possono accantonarsi i fondati dubbi che sorgono circa la possibilità di estendere tale legge ai fatti di pirateria: dubbi generati dalla *ratio* della stessa e dalla incisiva, e decisiva, differenza di oggetto tra i rispettivi fatti di reato presi in considerazione.

Ai fini esemplificativi che guidano questo parere, appare opportuno accantonare i profili teorici, che pure rappresentano i presupposti giuridico e politico del risultato cui si perviene, per manifestare, con semplicità argomentativa, le ragioni a sostegno della tesi della non estensibilità della legge n. 82 del 1991 ai sequestri operati contestualmente, in occasione e/o a seguito e/o in conseguenza dell'atto di pirateria.

Già si è detto che il Decreto-legge del 15 gennaio 1991, poi convertito nella Legge n. 82 dello stesso anno, fu dettato dalla necessità di far fronte all'esponenziale aumento dei "sequestri di persona" a cui si ricorreva per finanziare attività terroristiche e/o della criminalità organizzata interna al Paese, all'epoca in grande evidenza.

Per la politica del tempo l'operazione fu compiuta con una radicale inversione di tendenza: lo Stato italiano preferì la nuova strada del "blocco dei beni" degli offesi piuttosto che il consueto inasprimento delle pene, solitamente ma inefficacemente praticato fino ad allora. Esso riteneva, cioè, che sottrarre la disponibilità dei beni ai soggetti a diverso titolo interessati al sequestro costituisse la misura più efficace sul piano della deterrenza. Tale

filosofia potrebbe apparire valida anche per le attuali evenienze, se esse non avessero una dimensione sovranazionale e leggi internazionali che regolano il fenomeno.
V'è di più: la non estensibilità di quelle fattispecie agli atti di pirateria deriva dall'ontologia dei fatti, cioè dagli elementi costitutivi che li compongono. Invero, va considerata la differenza del tipo di reato rispettivamente compiuto nel caso di "sequestro di persona" di cui alla citata legge del 1991 ed il "sequestro di persona quale conseguenza dell'atto di pirateria" (*rectius*: il sequestro di persona quale atto di pirateria) di cui alla legge n. 422 del 1989 e/o al Codice della Navigazione.
Il rilievo evidenzia, da un lato, il rapporto di specialità tra i reati e, quindi, la non sovrapponibilità di fattispecie tra di loro ben diverse e, dall'altro, la differenza ontologica tra i due reati, che acquista significato pregnante in un sistema penale di rigida legalità –quale è il nostro- nel quale cioè il legislatore si fa carico della corretta determinazione di ogni singola fattispecie di reato. Nella sostanza,insomma, cambiano i tipi dell'azione e le conseguenze legali.
Invero, ove si faccia riferimento all'art. 1135 del Codice della Navigazione e contestualmente all'art. 3 della legge n. 422 del 1989 (che specificamente si interessa della "Repressione dei reati contro la sicurezza della navigazione marittima") risulta di tutta evidenza la comunione, nell'atto di pirateria, tra abbordaggio e sequestro di persona e, allo stesso tempo, che il fatto si realizza al di fuori del territorio dello Stato, anzi, contro di esso.
A conforto di tale radicale differenza soccorre la norma dell'art. 4, lettera b), della predetta legge, la quale, estendendo la legge italiana (previa autorizzazione del Ministro di Grazia e Giustizia) ai reati commessi anche dallo straniero "ai danni o a bordo di una nave italiana", lascia chiaramente intendere che l'offesa della pirateria si realizza in danno del territorio e non sul territorio. D'altro canto, è pacifica la unitarietà del reato di pirateria, essendo il sequestro dell'equipaggio giuridicamente l'evento aggravante dell'atto di abbordaggio e non un delitto autonomo.
Tutto ciò chiarisce, incontestabilmente, se la cautela non dovesse essere dettata dalla mancanza di prassi, la differente essenza tra questa fattispecie di reato complesso ed il sequestro di persona di cui si interessa, come autonoma fattispecie, la legge n. 82 del 1991.
Le anzidette considerazioni assegnano alla tesi esposta indiscussa dignità giuridica, certamente superiore alla acritica estensione della legge n. 82 ai fatti di pirateria, pur in un clima di flebile incertezza, dettata dall'assenza di diversa opinione e di precedenti giurisprudenziali ma resa improbabile dalla severità metodologica del nostro ragionamento, che trae origine e fondamento da un'analisi della tipologia dei due reati, quello previsto dalla legge n. 82 e quello di pirateria: la loro diversa natura non consente la sovrapposizione di disciplina, dovendosi riconoscere autonomia alle fattispecie criminose descritte nelle diverse leggi e unitarietà d'azione nel caso di contestualità tra abbordaggio e sequestro di equipaggio.

VII. Tre ultime riflessioni

La prima, con riferimento alle eventuali responsabilità del Broker e dell'assicuratore italiani

nel caso fosse estensibile la disciplina in esame alle coperture K&R.
Sebbene, come abbiamo visto sopra, non siano configurabili in danno dell'assicuratore e/o del Broker sanzioni di natura penale a seguito della stipulazione del contratto di assicurazione (salvo che per l'assicuratore nel momento in cui ponesse a disposizione dell'assicurato la somma occorrente per provvedere al pagamento del riscatto), la disposizione di cui all'articolo due della legge del 1991 potrebbe, però, dar luogo ad una responsabilità civile, con conseguente risarcimento in favore dell'assicurato, dell' assicuratore e/o del Broker. Invero, e con riferimento all'assicuratore, c'è da chiedersi, da un lato, se gli sia opponibile, da parte dell'assicurato, la nullità del contratto ai sensi di cui all'art. 1418 c.c. o, con conseguenze ancor più gravose, reclamabile il risarcimento del danno ai sensi di cui all'art. 1338 c.c; dall'altro, e per quanto concerne il Broker, se sia invocabile la sua responsabilità per violazione dell'obbligo di assistenza nella conclusione del contratto con conseguente risarcimento del danno ai sensi di cui all'art. 1223 c.c.
Al riguardo, nel mentre la giurisprudenza sembra escludere la responsabilità ed il conseguente obbligo risarcitorio dell'assicuratore sul presupposto che *"non può configurarsi responsabilità per cupa in contraendo allorquando la causa di invalidità del negozio giuridico, nota ad uno dei contraenti e da questi sottaciuta all'altro, derivi da una norma di legge che per presunzione assoluta deve essere nota alla generalità dei cittadini*", lo stesso non sembra si possa affermare per quanto concerne il broker atteso che la sua prestazione ha anche ad oggetto quella di proporre e procurare un contratto che sia valido.
La seconda, con riferimento alle coperture assicurative, così dette K & R e, in particolare, alle definizioni degli eventi coperti. Invero,se in linea di principio non può non contestarsi l'opportunità che un atto assicurativo si dilunghi su una pluralità di definizioni non sempre univoche nei diversi Paesi, sul piano più specifico che qui interessa, dette definizioni pongono un deciso accento sul "sequestro di persona" in modo del tutto avulso dal fatto "pirateria. Tali erano i formulari inizialmente utilizzati. Tali essendo, detti testi ben si prestavano a nutrire serie perplessità sull'inapplicabilità agli stessi della disciplina del 1991. Successivamente, però, gli stessi testi sono stati ampiamente modificati rendendoli così assolutamente specifici. Al riguardo, ed a mio avviso, la polizza che appare più coerente con le considerazioni di cui sopra è quella denominata Piracy Special Riskc Insurance della Seascope Insurance Services Ltd. A tal riguardo, però, pur di fronte alla predetta specialità, sussiste ancora l'opportunità di integrare il suo testo laddove definisce gli Insured Events e, precisamente, il punto sei, capoverso relativo al Kidnap il cui testo a stampa recita:
"*Kidnap: the actual or alleged taking captive of one or more Covered Persons within the territory specified in the Schedule by persons who demand a Ransom specifically from your assets or the assets of a covered person as a condition of the release of such captive(s)*."
sostituendolo con il seguente:
"*Kidnap: the actual or alleged taking captive of one or more Covered Persons within the territory specified in the schedule* on the occasion of or as consequence of or following piracy to ship but however concomitantly with said piracy to ship *by persons who then*

demand a Ransom specifically from your assets or the assets of a covered person as a condition for the release of such captive(s)".

Sulla base di quanto mi risulta, la predetta integrazione è già stata accettata da alcuni assicuratori.

La terza, con riferimento al coinvolgimento dei P&I Clubs in assenza di una copertura K & R. Al riguardo, occorre ricordare che i Clubs coprono anche i danni per morte o lesioni dei marittimi e che gli stessi Clubs, sebbene in via sussidiaria, coprono i rischi guerra. Ciò dovrebbe ritenere rimborsabile da parte dei Clubs il rimborso del riscatto pagato per la liberazione degli equipaggi e tale conclusione sembra trovare conferma in una circolare del Gard dove si legge: *"When ransom payments are recoverable by insurance depends firstly on whether it is possible to link the ransom payment to an insured interest and secondly to which extent under the terms of the relevant insurance the ransom payment can be considered as a measure to minimize an insured loss that would have been insured but for such payment. It follows that the ransom payments upon acts of pirates might be recoverable under P&I cover only to the extent that the payments have been made for the purpose of averting or minimizing a recoverable liability that would have been occurred but for payments".*

Avvocato Vittorio Porzio
Foro di Napoli

Osservatorio Legislativo

a cura di Giuseppe Giliberti

DECISIONE N. 2011/207/UE DELLA COMMISSIONE DEL 29 MARZO 2011 CHE ISTITUISCE UN PROGRAMMA SPECIFICO DI CONTROLLO ED ISPEZIONE RELATIVO ALLA RICOSTITUZIONE DEL TONNO ROSSO NELL'ATLANTICO ORIENTALE E NEL MEDITERRANEO

(Pubblicata in G.U.U.E. L 087/9 del 2 aprile 2011)

A norma dell'articolo 95 del regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre 2009, che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca, la Commissione europea può determinare le attività di pesca soggette a programmi specifici di controllo e di ispezione. Tali programmi definiscono gli obiettivi, le priorità, le procedure e i parametri di riferimento per le attività di ispezione.
Nel 2006 la Commissione internazionale per la conservazione dei tonnidi dell'Atlantico (ICCAT) ha adottato un piano pluriennale, modificato nel 2008, di ricostituzione del tonno rosso nell'Atlantico orientale e nel Mediterraneo. L'Unione europea ha recepito tale piano con il regolamento (CE) n. 302/2009 del Consiglio e, per garantirne l'attuazione, la Commissione ha adottato la decisione 2009/296/CE istitutiva di un programma specifico di controllo ed ispezione applicabile sino al 15 marzo 2011. La presente decisione garantisce la prosecuzione di tale programma sino al 15 marzo 2014 e l'attuazione di alcune disposizioni della raccomandazione ICCAT 10-04, in particolare quelle relative alla preventiva presentazione dei necessari piani di pesca e di controllo.
Al fine di armonizzare il controllo e l'ispezione della pesca del tonno rosso a livello dell'Unione, la presente decisione definisce gli obiettivi (art.4), i parametri per l'intensità delle attività di controllo e ispezione (art. 6) e fissa le priorità e le disposizioni procedurali per il controllo e l'ispezione (artt. 5 e 7).
Il programma specifico di controllo e di ispezione è attuato mediante i programmi nazionali di controllo, di cui all'articolo 46 del regolamento (CE) n. 1224/2009, a loro volta elaborati in conformità degli obiettivi, delle priorità, dei parametri e delle procedure stabiliti nella presente decisione (art. 12).

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 404/2011 DELLA COMMISSIONE DELL'8 APRILE 2011 RECANTE MODALITÀ DI APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 1224/2009 DEL CONSIGLIO CHE ISTITUISCE UN REGIME DI CONTROLLO COMUNITARIO PER GARANTIRE IL RISPETTO DELLE NORME DELLA POLITICA COMUNE DELLA PESCA

(Pubblicato in G.U.U.E. L 112/1 del 30 aprile 2011)

Il presente regolamento stabilisce le modalità di applicazione del sistema di controllo dell'Unione europea, volto a garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca, disciplinato dal regolamento (CE) n. 1224/2009 del Consiglio, del 20 novembre

2009 (regolamento sul controllo).
Al fine di agevolare l'attuazione del sistema di controllo della pesca, vengono riunite tutte le modalità di applicazione. Quindi vengono abrogati diversi regolamenti della Commissione.
Le disposizioni di dettaglio riguardano: (i) le condizioni generali di accesso alle acque e alle risorse (licenze e autorizzazioni di pesca, marcatura e identificazione dei pescherecci e dei loro attrezzi e sistema di controllo dei pescherecci); (ii) il controllo della pesca (giornale di pesca, dichiarazione di trasbordo e dichiarazione di sbarco nei formati sia cartaceo che elettronico e le relative norme comuni, controllo dello sforzo di pesca, potenza del motore e controllo della pesca ricreativa); (iii) il controllo della commercializzazione (tracciabilità, pesatura dei prodotti della pesca e note di vendita); (iv) la sorveglianza (rapporti e osservatori di controllo); (v) le ispezioni (svolgimento, obblighi degli operatori, rapporto d'ispezione, banca dati elettronica e ispettori dell'Unione); (vi) l'applicazione delle norme - sistema di punti per le infrazioni gravi; (vii) le misure volte a garantire il rispetto degli obiettivi della politica comune della pesca da parte degli Stati membri (sospensione e cancellazione dell'assistenza finanziaria dell'Unione europea, detrazione delle possibilità di pesca e detrazioni di contingenti per inadempimento delle norme della politica comune della pesca); (viii) i dati e le informazioni (analisi e verifica dei dati e gestione di siti e servizi web); (ix) l'attuazione (assistenza reciproca e obblighi di comunicazione); e (x) le disposizioni finali.
Il presente regolamento entra in vigore il settimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, fatta eccezione per il titolo VII (applicazione delle norme - sistema di punti per infrazioni gravi) che entra in vigore il 1° luglio 2011.
Tuttavia, il titolo II, capo III (marcatura e identificazione dei pescherecci dell'unione e dei loro attrezzi), il titolo IV, capo I (tracciabilità) e il titolo VII (applicazione delle norme - sistema di punti per infrazioni gravi) si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2012.

DECISIONE DI ESECUZIONE N. 2011/321/UE DELLA COMMISSIONE DEL 27 MAGGIO 2011 CHE STABILISCE, AI SENSI DELLA DIRETTIVA 2006/7/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, UN SIMBOLO VOLTO AD INFORMARE IL PUBBLICO DELLA CLASSIFICAZIONE DELLE ACQUE DI BALNEAZIONE E DI OGNI EVENTUALE DIVIETO DI BALNEAZIONE O AVVISO CHE SCONSIGLI LA BALNEAZIONE

(Pubblicata in G.U.U.E. L 143/38 del 31 maggio 2011)

Al fine di divulgare attivamente e rendere immediatamente disponibili le informazioni relative alla classificazione delle acque di balneazione, a ogni eventuale divieto di balneazione o avviso che sconsigli la balneazione, di cui all'articolo 12, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2006/7/CE, sono stabiliti i seguenti simboli:
1) nella parte 1 dell'allegato alla presente decisione: simboli volti ad informare il pubblico di un divieto di balneazione o di un avviso che sconsigli la balneazione;
2) nella parte 2 dell'allegato alla presente decisione: simboli volti ad informare il pubblico in merito alla classificazione delle acque di balneazione.

DECRETO 31 GENNAIO 2011 – PROROGA DEGLI INCENTIVI AGLI AUTOTRASPORTATORI PER L'UTILIZZO DELLE VIE DEL MARE DI CUI AL DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 11 APRILE 2006, N. 205 («ECOBONUS») A VALERE SUI VIAGGI EFFETTUATI NELL'ANNO 2010. INDIVIDUAZIONE DI NUOVE ROTTE INCENTIVATE

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 87 del 15 aprile 2011, pag. 25)

Il presente decreto proroga l'incentivo cosiddetto «Ecobonus» (stanziamento per interventi di innovazione del sistema dell'autotrasporto merci, dello sviluppo delle catene logistiche e del potenziamento dell'intermodalità, con particolare riferimento all'utilizzazione della modalità marittima denominata Autostrade del mare in luogo di quella stradale, nonché per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e per interventi di miglioramento ambientale) per l'anno 2011, a valere sui viaggi effettuati dal 1° gennaio al 31 dicembre 2010. L'importo erogato alle imprese beneficiarie avverrà, in ogni caso, nei limiti della capienza del fondo disponibile per l'anno di competenza.
Il presente decreto, inoltre, stabilisce le modalità di accesso ai contributi e considera nuove rotte incentivabili gli itinerari marittimi di Chioggia-Augusta, di Salerno-Termini Imerese e di Civitavecchia-Trapani, fissando per l'utilizzo delle stesse la misura percentuale del contributo in relazione al numero di viaggi annuali.
L'erogazione del suddetto incentivo è subordinata alla dichiarazione di compatibilità con le norme sul mercato unico da parte della commissione europea, ai sensi dell'art. 108, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in materia di aiuti di Stato.

DECRETO 18 FEBBRAIO 2011, N. 52 – REGOLAMENTO RECANTE ISTITUZIONE DEL SISTEMA DI CONTROLLO DELLA TRACCIABILITÀ DEI RIFIUTI, AI SENSI DELL'ARTICOLO 189 DEL DECRETO LEGISLATIVO 3 APRILE 2006, N. 152 E DELL'ARTICOLO 14-BIS DEL DECRETO LEGGE 1° LUGLIO 2009, N. 78, CONVERTITO, CON MODIFICAZIONI, DALLA LEGGE 3 AGOSTO 2009, N. 102

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 95 del 26 aprile 2011 – S.O. n. 107)

Con decreto del 17 dicembre 2009, modificato con i decreti del 15 febbraio 2010, del 9 luglio 2010, del 28 settembre 2010 e del 22 dicembre 2010, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha istituito il sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti (SISTRI).
In seguito il decreto legislativo 3 dicembre 2010, n. 205, recante disposizioni di attuazione della direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 relativa ai rifiuti, ha introdotto una serie di disposizioni in tema di controllo della tracciabilità dei rifiuti.
Considerata quindi l'esigenza di assicurare la chiarezza normativa di settore e garantire la corrispondenza anche formale delle disposizioni del presente decreto con le disposizioni in tema di controllo della tracciabilità dei rifiuti introdotte dal predetto decreto legislativo, il Ministro

dell'ambiente ha ritenuto necessario di dover raccogliere i citati decreti nel presente testo unico coordinato di cui riprendiamo alcune disposizioni direttamente rivolte al settore marittimo.
Tra i soggetti obbligati ad iscriversi al SISTRI sono compresi l'armatore o il noleggiatore che effettuano a titolo professionale il trasporto navale di rifiuti speciali o il raccomandatario marittimo dai medesimi delegato per gli adempimenti relativi al SISTRI (art. 3, lett. f). Nel caso gli adempimenti del presente decreto siano delegati al raccomandatario, quest'ultimo consegna al comandante della nave la copia della Scheda SISTRI - AREA MOVIMENTAZIONE, debitamente compilata. Il comandante della nave, all'arrivo, provvederà alla consegna della copia di detta Scheda al raccomandatario rappresentante l'armatore o il noleggiatore presso il porto di destinazione (art. 18, comma 6).
Nel caso invece di trasporto intermodale marittimo di rifiuti, sono obbligati ad iscriversi al SISTRI il terminalista concessionario dell'area portuale e l'impresa portuale, ai quali sono affidati i rifiuti in attesa dell'imbarco o allo sbarco, in attesa del successivo trasporto (art. 3, lett. g). In tal caso le attività di carico e scarico, di trasbordo, nonché le soste tecniche all'interno dei porti e degli scali ferroviari, degli interporti, impianti di terminalizzazione e scali merci devono essere effettuate nel più breve tempo possibile e, comunque, non superare i quattro giorni (art. 3, comma 7).
Ampia trattazione del sistema è data sul sito web www.sistri.it.

DECRETO LEGISLATIVO 24 MARZO 2011, N. 53 – ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2009/16/CE RECANTE LE NORME INTERNAZIONALI PER LA SICUREZZA DELLE NAVI, LA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO E LE CONDIZIONI DI VITA E DI LAVORO A BORDO PER LE NAVI CHE APPRODANO NEI PORTI COMUNITARI E CHE NAVIGANO NELLE ACQUE SOTTO LA GIURISDIZIONE DEGLI STATI MEMBRI
(Pubblicato in G.U.R.I. n. 96 del 27 aprile 2011, pag. 1)

Il Consiglio dell'Unione europea il 19 giugno 1995 ha adottato la direttiva 95/21/CE relativa al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo, più volte modificata e recepita dall'Italia con il decreto 19 aprile 2000, n. 432, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, successivamente abrogato e sostituito dal decreto 13 ottobre 2003, n. 305, del medesimo Ministro.
In data 23 aprile 2009 il Parlamento europeo e il Consiglio, dovendo procedere a nuove modificazioni del suddetto provvedimento normativo comunitario, hanno adottato la direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (rifusione), attuata col presente decreto legislativo avente la finalità di introdurre misure per la progressiva riduzione dell'impiego di navi sub standard per il trasporto marittimo, mediante: (i) l'instaurazione di efficaci procedure di controllo delle navi di bandiera non italiana che scalano i porti nazionali, concernenti l'osservanza della normativa internazionale e comunitaria in materia di sicurezza della navigazione (security e safety), del trasporto marittimo, dei lavoratori marittimi, delle navi e degli impianti portuali, dell'ambiente marino e costiero e delle risorse biologiche

marine; (ii) la definizione di criteri e procedure, armonizzate in ambito comunitario, per l'attività ispettiva ed il fermo di navi; (iii) la partecipazione ad un sistema di controlli da parte degli Stati di approdo, basato su ispezioni periodiche, effettuate all'interno della Comunità e della regione del Memorandum d'intesa di Parigi, finalizzato ad ispezionare navi non battenti bandiera italiana con una frequenza proporzionale al profilo di rischio come definito dall'allegato II al presente decreto (art. 1).
Ai fini del presente decreto si intende: per autorità competente centrale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera; per autorità competente locale, gli uffici marittimi periferici retti da ufficiali del Corpo delle capitanerie di porto fino a livello di Ufficio circondariale marittimo (art. 2).
Il presente decreto si applica alle navi di bandiera non italiana ed ai relativi equipaggi in acque soggette alla giurisdizione nazionale o che fanno scalo o ancoraggio in un porto nazionale per effettuare attività proprie dell'interfaccia nave/porto. Nell'ispezionare una nave battente bandiera di uno Stato che non ha sottoscritto una delle convenzioni richiamate dal presente provvedimento, l'Autorità competente locale accerta che la nave e il relativo equipaggio non godano di un trattamento più favorevole di quello riservato alle navi battenti bandiera di uno Stato firmatario di tale convenzione. Il presente decreto non si applica, tra le altre, alle navi da pesca, da diporto non adibite a traffici commerciali e a quelle da guerra (art. 3).

DECRETO LEGISLATIVO 31 MARZO 2011, n. 55 – ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2009/30/CE, CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 98/70/CE, PER QUANTO RIGUARDA LE SPECIFICHE RELATIVE A BENZINA, COMBUSTIBILE DIESEL E GASOLIO, NONCHÈ L'INTRODUZIONE DI UN MECCANISMO INTESO A CONTROLLARE E RIDURRE LE EMISSIONI DI GAS A EFFETTO SERRA, MODIFICA LA DIRETTIVA 1999/32/CE PER QUANTO CONCERNE LE SPECIFICHE RELATIVE AL COMBUSTIBILE UTILIZZATO DALLE NAVI ADIBITE ALLA NAVIGAZIONE INTERNA E ABROGA LA DIRETTIVA 93/13/CEE
(Pubblicato in G.U.R.I. n. 97 del 28 aprile 2011, pag. 1)

Il presente provvedimento, tra l'altro, modifica il decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66 recante attuazione della direttiva 2003/17/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel, ampliandone il campo di applicazione, esteso ora anche alle imbarcazioni da diporto e alle altre navi della navigazione interna. Il medesimo decreto inoltre dispone che i combustibili utilizzati dalle imbarcazioni da diporto e dalle altre navi della navigazione interna, quando le stesse sono in mare, sono soggetti alle disposizioni relative ai combustibili marittimi delle navi di cui al titolo III, parte quinta, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, concernente norme in materia ambientale.

DECRETO 1 MARZO 2011 – RIPARTIZIONE TRA I DIVERSI SISTEMI DI PESCA DELLA QUOTA

TONNO ROSSO PER LA CAMPAGNA DI PESCA 2011

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 105 del 7 maggio 2011, pag. 15)

Il regolamento (CE) n. 57/2011 del Consiglio del 18 gennaio 2011, ha ripartito, tra le flotte degli Stati membri, il totale ammissibile di cattura (TAC) del tonno rosso assegnato all'Unione europea, per l'annualità 2011, dalla Commissione Internazionale per la Conservazione del Tonno Atlantico (ICCAT), attribuendo alla flotta italiana il contingente di 1.787,91 tonnellate (Allegato ID).

Col presente decreto si provvede a ripartire detto contingente tra i sistemi di pesca «circuizione (PS)» 72,961%, «palangaro (LL)» 12,461%, «tonnara fissa (TRAP)» 7,830%, «pesca sportiva/ricreativa (SPOR)» 2,797 e «quota non divisa (UNCL)» 0,951.

Il presente decreto comprende quattro allegati. L'allegato A indica le quote individuali assegnate a ciascuna unità autorizzata alla pesca del tonno rosso con il sistema circuizione (PS), mentre negli allegati B e C sono rispettivamente indicate le unità autorizzate alla pesca del tonno rosso con il sistema «palangaro (LL)» ed il sistema «tonnara fissa (TRAP)» per i quali il contingente di cattura rimane indiviso senza attribuzione di quote individuali di cattura.

L'allegato D, infine, riporta l'elenco dei porti designati ove sono autorizzate le operazioni di sbarco o di trasbordo di tonno rosso (v. art. 17, regolamento (CE) n. 302/2009).

DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 3 MARZO 2011, N. 72 REGOLAMENTO DI INDIVIDUAZIONE DEI TERMINI SUPERIORI AI NOVANTA GIORNI PER LA CONCLUSIONE DEI PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI DI COMPETENZA DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, AI SENSI DELL'ARTICOLO 2, COMMA 4, DELLA LEGGE 7 AGOSTO 1990, N. 241, COME MODIFICATO DALL'ARTICOLO 7 DELLA LEGGE 18 GIUGNO 2009, N. 69

(Pubblicato in G.U.R.I. n. 118 del 23 maggio 2011, pag. 1)

Il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 30 marzo 1994, n. 765, ha adottato il regolamento di attuazione della legge 7 agosto 1990, n. 241, con riferimento ai provvedimenti di competenza dell'Amministrazione dei trasporti e della navigazione e degli uffici responsabili della relativa istruttoria ed emanazione.

Successivamente, i commi 3 e 4 dell'articolo 2 della legge 7 agosto 1990, n. 241, come sostituito dal comma 1, lett. b) dell'articolo 7 della legge 18 giugno 2009, n. 69, hanno stabilito che sono individuati i termini entro i quali devono concludersi i procedimenti amministrativi.

Il presente decreto stabilisce che i termini superiori a novanta giorni e fino a centottanta giorni, entro i quali devono concludersi i procedimenti di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sia che conseguano obbligatoriamente ad iniziativa di parte sia che debbano essere promossi d'ufficio, sono individuati nell'allegato A, che costituisce parte integrante del presente regolamento.

È abrogato, limitatamente alle disposizioni che regolano i tempi dei procedimenti amministrativi superiori a novanta giorni di competenza del Ministero delle infrastrutture e trasporti, il decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 30 marzo 1994, n. 765.

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 24 MARZO 2011, N. 83 - REGOLAMENTO PER LA RIDEFINIZIONE DELLA CIRCOSCRIZIONE TERRITORIALE DEGLI UFFICI MARITTIMI RICADENTI NELLE DIREZIONI MARITTIME DI GENOVA, OLBIA, REGGIO CALABRIA, PALERMO, BARI E VENEZIA, NONCHÉ PER LA SOSTITUZIONE DELLA TABELLA RELATIVA ALLA CIRCOSCRIZIONE TERRITORIALE MARITTIMA RICADENTE NELLA DIREZIONE MARITTIMA DI PESCARA
(Pubblicato in G.U.R.I. n. 133 del 10 giugno 2011, pag. 1)

Con il presente provvedimento: a) l'ufficio locale marittimo di Terrasini è elevato ad ufficio circondariale marittimo; b) la delegazione di spiaggia di Diano Marina è elevata ad ufficio locale marittimo; c) sono istituite le delegazioni di spiaggia di Torre a Mare, Porto Rotondo, Isola di Capo Rizzuto e Bibione.
I limiti delle circoscrizioni territoriali delle anzidette autorità marittime sono individuati nella Tabella A, allegata al presente regolamento, la quale abroga e sostituisce le corrispondenti Tabelle relative alle direzioni marittime di Genova, Olbia, Reggio Calabria, Palermo, Bari e Venezia, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2000, n. 135, e successive modificazioni.
Infine, con la Tabella B allegata al presente regolamento viene sostituita la Tabella relativa alla circoscrizione territoriale marittima di Pescara allegata al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2000, n. 135, e successive modificazioni.

DECRETO 10 MAGGIO 2011
DEFINIZIONE DELL'AREA DI CONTROLLO DEL TRAFFICO MARITTIMO E ATTIVAZIONE DEL CENTRO DI CONTROLLO DI GENOVA
(Pubblicato in G.U.R.I. n. 117 del 21 maggio 2011)

DECRETO 10 MAGGIO 2011
DEFINIZIONE DELL'AREA DI CONTROLLO DEL TRAFFICO MARITTIMO DI BRINDISI ED ATTIVAZIONE DEL RELATIVO CENTRO DI CONTROLLO PRESSO LA CAPITANERIA DI PORTO DI BRINDISI
(Pubblicato in G.U.R.I. n. 118 del 23 maggio 2011)

DECRETO 10 MAGGIO 2011
DEFINIZIONE DELL'AREA DI CONTROLLO DEL TRAFFICO MARITTIMO DI TARANTO ED ATTIVAZIONE DEL RELATIVO CENTRO DI CONTROLLO PRESSO LA CAPITANERIA DI PORTO DI TARANTO
(Pubblicato in G.U.R.I. n. 118 del 23 maggio 2011)

DECRETO 10 MAGGIO 2011
DEFINIZIONE DELL'AREA DI CONTROLLO DEL TRAFFICO MARITTIMO DI BARI ED ATTIVAZIONE DEL RELATIVO CENTRO DI CONTROLLO PRESSO LA CAPITANERIA DI PORTO DI BARI
(Pubblicato in G.U.R.I. n. 118 del 23 maggio 2011)

In attuazione di normative internazionali, tra le quali la Convenzione SOLAS (Safety of life at sea), Capitolo V, regole 11 "Sistemi di rapportazione navale" e 12 "Servizi di traffico navale", e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2002 relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione, l'Italia sta implementando il sistema di controllo del traffico marittimo, denominato VTS (Vessel Traffic Services), allo scopo di incrementare la sicurezza e l'efficienza del traffico marittimo, di favorire l'intervento delle autorità in caso di incidente o in presenza di situazioni potenzialmente pericolose in mare, comprese le operazioni di ricerca e soccorso, e di fornire un ausilio per migliorare la prevenzione e l'individuazione dell'inquinamento causato dalle navi (art. 2, d.m. 28 gennaio 2004, in G.U.R.I. n. 30 del 6 febbraio 2004).
L'organizzazione del sistema VTS è svolta a livello centrale dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto - guardia costiera e a livello periferico dagli uffici marittimi sedi di Centro VTS.
Sulle Gazzette Ufficiali della Repubblica Italiana n. 117 del 21 maggio 2011 e n. 118 del 23 maggio 2011 sono stati pubblicati quattro decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, che attivano, a livello periferico, i Centri VTSL (Local Vessel Traffic Service) di Genova, Bari, Taranto e Brindisi, con sede presso le omonime Capitanerie di porto, definite quali autorità VTS di Genova, Bari, Taranto e Brindisi.
I medesimi provvedimenti, inoltre, definiscono i limiti delle aree VTS in cui operano i suddetti Centri VTSL, stabilendo che nella zona di mare adiacente ampia tre miglia devono essere stabiliti i primi contatti tra le navi e il rispettivo Centro.
Le navi soggette al regime di partecipazione al sistema di monitoraggio del traffico navale di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196 (navi di stazza pari o superiore a 300 GT, salvo diversamente stabilito e salvo alcuni specifici casi espressamente citati nel medesimo articolo), che intendano transitare nelle suddette aree VTS, devono inoltrare preventiva comunicazione al rispettivo Centro VTSL, seguendo le procedure e le modalità riportate nell'allegato 2 di ognuno dei citati decreti.
Ogni Centro VTSL eroga il servizio informazioni, il servizio di assistenza alla navigazione ed il servizio di organizzazione del traffico.
Tutti i suddetti decreti si chiudono dettando ulteriori prescrizioni di dettaglio. Il decreto riferito al Centro VTSL di Bari, inoltre, detta modifiche ai decreti istitutivi delle aree VTS delle Bocche di Bonifacio, di Palermo, di Trapani, di Mazara del Vallo, di La Spezia, di Savona, nonché dell'area e dell'autorità VTS di Messina.

Rassegna Giurisprudenziale

a cura di Nicola Ridolfi

ANCORA SULL'OPPONIBILITÀ DELLA CLAUSOLA DI DEROGA ALLA GIURISDIZIONE APPOSTA SUL RETRO DELLA POLIZZA DI CARICO IN FORZA DELLA SEMPLICE GIRATA E A PRESCINDERE DALL'EFFETTIVA ACCETTAZIONE DELLA STESSA DA PARTE DEL RICEVITORE FINALE.

(Cass. Civ., SS.UU., 14.02.2011 n. 3568)

Attraverso la pronuncia in oggetto, la Suprema Corte ribadisce ancora una volta il proprio erroneo orientamento in materia di deroga alla giurisdizione in polizza di carico, evidenziando nuovamente che la grande attenzione che la Cassazione pone nell'interpretazione strettamente teorica del diritto è pari solo alla superficialità con cui la stessa Corte affronta e considera le conseguenze e le ripercussioni che le proprie decisioni avranno sul piano pratico.

Posto infatti che il diritto non è un insieme di regole fine a se stesse, bensì un complesso normativo che va necessariamente inteso come disciplina da applicarsi a situazioni contingenti, non può certo lasciare indifferenti l'atteggiamento superficialmente teorico adottato dalla Corte di Cassazione che, stante la prassi invalsa nel settore dei trasporti che vede la polizza di carico inizialmente sottoscritta unicamente dal vettore, persevera nel ribadire come la girata e la negoziazione della polizza di carico siano da considerare alla stregua di un'accettazione da parte del terzo portatore di tutte le clausole contenute nel retro del documento, compresa l'eventuale clausola di deroga alla giurisdizione italiana.

È evidente a tutti gli operatori del settore, che un orientamento giurisprudenziale di questo tipo, per quanto sostanzialmente corretto dal punto di vista strettamente giuridico, rischia di creare un sistema estremamente iniquo e fortemente penalizzante per i soggetti interessati al carico, i quali non avranno, in pratica, alcuna possibilità di conoscere il foro competente e/o la legge applicabile al trasporto fino al momento in cui si renda necessario coltivare il *claim*.

Venendo al caso di specie, con citazione notificata il 20.5.2002, la Fondiaria SAI S.p.a. conveniva in giudizio, davanti al tribunale di Genova, la Coscos S.r.l. di Napoli, nella sua esclusiva qualità di agente della Cosco China Ocean Shipping Company, assumendo che nel 1998 a Gaeta era giunta una nave gestita dal vettore China Ocean Shipping Company, con un carico di 6.000 M/t di solfato di sodio destinato alla Radarchim S.r.l. di Milano, ricevitrice come da polizza di carico.

Nella fattispecie, il carico era risultato contaminato da farina di pesce, ruggine ed acqua; le operazioni di ripulitura erano costate € 82.633,10, indennizzate per € 67.139,40 dall'assicuratrice La Fondiaria Sai, surrogatasi quindi ai sensi dell'art. 1.916 c.c. nei diritti della ricevitrice nei confronti del vettore responsabile del danno.

L'attrice chiedeva così, previa declaratoria dell'invalidità della clausola di proroga della giurisdizione, la condanna della convenuta, nella sua esclusiva qualità di agente raccomandatario, al risarcimento del danno.

Il tribunale di Genova dichiarava il difetto di giurisdizione del giudice italiano, sulla base della clausola contenuta nella polizza di carico, di deroga di giurisdizione in favore di alcuni tribunali marittimi cinesi; la sentenza veniva successivamente confermata in appello.
Riteneva la corte territoriale che nella fattispecie la clausola di proroga della giurisdizione era contenuta nella polizza di carico in favore dei tribunali marittimi di alcune città cinesi; che, sebbene sulla base letterale della L. n. 218 del 1995, art. 4, tale clausola di proroga dovesse essere provata per iscritto, tuttavia quando essa era apposta su polizza di carico sottoscritta dal solo vettore nel campo dei trasporti marittimi internazionali, la sussistenza di un'idonea prova dell'accordo di deroga ben potesse essere tratta da tale polizza, contenente la clausola di proroga in conformità agli usi commerciali internazionali del ramo, qualora il caricatore, nella consapevole adesione ad un uso normativo, l'avesse ricevuta senza contestazioni e l'avesse negoziata a favore del ricevitore, ponendo in essere un comportamento implicante l'accettazione del patto di deroga, la cui sussistenza doveva, quindi, ritenersi presunta.
La Fondiaria Sai S.p.a. proponeva quindi ricorso per Cassazione basato su 6 fondamentali motivi.
Con il primo motivo di ricorso la ricorrente lamentava l'assoluta indeterminatezza del contenuto della clausola di deroga alla giurisdizione del giudice italiano, la violazione degli artt. 24 e 25 Cost., degli artt. 1.375, 1.346 e 1.218 c.c. e della L. n. 218 del 1995, art. 4, nonché la contraddittoria motivazione ex art. 360 c.p.c., n. 5, in ordine alla determinatezza del giudice straniero, che si afferma competente.
Assumeva infatti la ricorrente che la clausola di proroga contenuta nella polizza di carico era nulla poiché essa, invece di indicare specificamente il giudice straniero, affermava che ogni azione doveva essere instaurata innanzi ai tribunali marittimi cinesi di Guangzhou o Shangai o Tianijin o Oingdao o Dalian, ove si trovava il principale luogo di affari della società.
Peraltro, secondo la ricorrente, il frontespizio della polizza non indicava nemmeno quale fosse effettivamente la sede legale della COSCO, con buona pace di ogni possibilità di determinare quale fosse la corte cinese competente.
La mancanza dell'indicazione di un giudice determinato comportava, secondo la ricorrente, la nullità della clausola a norma degli artt. 1.218 e 1.346 c.c., nonché la violazione del principio di buona fede di cui all'art. 1.375 c.c., essendo stata la clausola predisposta unilateralmente dal vettore, ed infine la violazione dell'art. 25 Cost. non essendo possibile determinare con certezza il giudice competente.
La Corte riteneva tale motivo in parte infondato e in parte inammissibile.
Inammissibile nella parte in cui la ricorrente lamentava la violazione del principio di buona fede di cui all'art. 1.375 c.c., in quanto la questione appariva nuova, e come tale inammissibile in Cassazione, non risultando trattata dal giudice di appello.
In ogni caso, anche qualora tale pretesa violazione del principio di esecuzione del contratto secondo buona fede fosse stata effettivamente prospettata nei gradi precedenti, l'inammissibilità del motivo discendeva comunque dal mancato rispetto del principio di autosufficienza del ricorso, non avendo la parte indicato in quale atto aveva fatto valere tale sua eccezione.

Infondato nella parte in cui riteneva che la clausola di proroga fosse nulla in quanto indicava come competenti ben 5 giudici della Repubblica Popolare cinese.

È vero, infatti – sottolineava la Corte – che per la validità della clausola occorre che la deroga della giurisdizione indichi specificamente il giudice straniero competente (Cass. S.U. n. 2642/1998), ma è vero altresì che tale indicazione, necessaria ai fini della validità della proroga, attiene esclusivamente alla competenza internazionale (che nell'ambito dell'ordinamento italiano viene qualificata come giurisdizione), e non già alla competenza interna dell'ordinamento così individuato.

In altri termini, occorre solo che la clausola indichi in favore di quale ordinamento giudiziario straniero è derogata la giurisdizione italiana, ma non anche in favore di quale specifico giudice di tale ordinamento.

Come già statuito dalla stessa Corte di Cassazione (S.U. 28/05/1994, n. 5246) una volta accertato il difetto di giurisdizione del giudice italiano, per effetto di una clausola di proroga di giurisdizione, l'individuazione, nell'ambito dell'ordinamento straniero, del giudice che dovrà conoscere della controversia non configura una questione di validità della deroga della giurisdizione italiana - e non va, quindi, decisa dal giudice italiano in sede di regolamento di giurisdizione -, ma una questione di competenza (che il giudice straniero adito potrà essere chiamato a risolvere), restando a carico della parte attrice l'onere di pervenire all'individuazione del giudice competente nell'ordinamento generale straniero.

Da ciò consegue quindi che, ove le parti nella clausola di deroga della giurisdizione italiana e proroga in favore di specifico ordinamento giurisdizionale straniero, abbiano anche indicato uno o più giudici di quello Stato competenti, nella stessa clausola vi sono in effetti due accordi ontologicamente distinti: il primo attiene alla giurisdizione ed il secondo attiene alla competenza.

Ciò comporta che, una volta che il giudice italiano abbia ritenuto valida la clausola di deroga della giurisdizione italiana in favore del giudice straniero, la questione attinente alla validità della clausola sull'individuazione del giudice competente all'interno di quell'ordinamento straniero, trattandosi appunto di competenza interna, è sottratta alla giurisdizione del giudice italiano, rientrando esclusivamente in quella del giudice straniero, il quale, ove ritenesse sulla base delle sue norme, effettivamente invalida la clausola in tema di individuazione convenzionale della competenza interna, provvedere con i rimedi interni al suo ordinamento.

Veniva pertanto ritenuto infondato anche il secondo motivo di ricorso con cui la ricorrente lamentava la contraddittorietà della motivazione della sentenza impugnata a norma dell'art. 360 c.p.c., n. 5, in tema di assunta contraddittorietà tra il fronte ed il retro della polizza e la divergenza tra la città di Tianjin e quelle indicate sul frontespizio della polizza di carico, investendo questione di competenza interna e non di giurisdizione.

Con il terzo motivo di ricorso la ricorrente lamentava la violazione e falsa applicazione dell'art. 360 c.p.c., n. 3, in relazione all'interpretazione della L. n. 218 del 1995, art. 4 e dell'art. 17 Convenzione di Bruxelles del 27.9.1968, assumendo la ricorrente che la firma di girata apposta sulla polizza di carico (predisposta dal vettore), da parte del caricatore non

costituiva prova dell'intervenuto accordo di deroga alla giurisdizione italiana.
Con il quarto motivo di ricorso la ricorrente lamentava l'insufficiente motivazione in ordine all'esistenza di un uso commerciale e violazione dell'art. 2.697 c.c., in relazione all'art. 360 c.p.c., n. 3.4.3, mentre con il quinto motivo di ricorso la ricorrente lamentava la violazione e falsa applicazione di legge ex art. 360 c.p.c., n. 3, in relazione alla natura di titolo di credito della polizza di carico, assumendo che la girata apposta sulla polizza di carico avesse solo la funzione di far circolare tale titolo, senza costituire accettazione del negozio processuale della deroga di giurisdizione.
La Corte, preso atto della connessione tra i suddetti tre motivi, e ritenendo che gli stessi dovessero essere esaminati congiuntamente, concludeva per l'infondatezza degli stessi.
In una precedente sentenza del 2005, la Corte aveva affermato il principio secondo cui la questione della validità della clausola di proroga della competenza giurisdizionale, se va risolta in base al diritto interno, lo deve essere nel senso che la L. 31 maggio 1985, n. 218, art. 4, comma 2, si interpreta in maniera conforme alla disciplina di fonte comunitaria.
Questo perché la L. n. 218 del 1985 si è ispirata ai principi processuali della Convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968.
Le S.U. hanno così affermato che la L. n. 218, art. 4, comma 2, deve essere interpretato nel senso di attribuire rilevanza al comportamento concludente delle parti, ove risulti operante, nel settore del commercio internazionale in cui esse operano, un uso che detto comportamento prevede come fatto idoneo a far riconoscere la volontà delle parti.
In una clausola di deroga alla giurisdizione italiana contenuta in una polizza di carico sottoscritta dal solo vettore e non dal caricatore, in conformità di un uso operante nel campo dei trasporti, dovrebbe ritenersi soddisfatto – secondo l'erroneo convincimento della Corte – il requisito della prova scritta di cui alla L. n. 218 del 1995, art. 4, comma 2 qualora il caricatore, nella consapevole adesione a un uso normativo che conosceva o avrebbe dovuto conoscere, abbia ricevuto la polizia senza contestazioni e l'abbia negoziata a favore del terzo ricevitore, portatore della polizza, al quale la clausola di deroga risulta perciò opponibile.
Si tratterebbe quindi di un'interpretazione della L. n. 218 del 1995, art. 4, comma 2 adeguatrice ai principi di cui all'art. 17 della convenzione di Bruxelles (come modificata dalle convenzioni di adesione del 1978 e del 198 9) e quindi attualmente di cui all'art. 23 del Reg. CE n. 44/2001, al di là della formulazione letterale della norma interna.
Sposando detta soluzione, la Corte riteneva inoltre di dover svolgere delle considerazioni a proposito dell'*iter* normativo che aveva portato a stabilire il motivo per cui, nel caso in esame, come peraltro in quello deciso nel 2005, la questione della validità della clausola di proroga dovesse essere decisa secondo il diritto interno, pur comunitariamente interpretato, e non direttamente in base allora alla Convenzione ed ora al Regolamento 44/2001. L'esclusione dell'operatività per così dire "diretta" dell'art. 23 Reg. derivava dal fatto che nella fattispecie, poiché entrambe le parti erano domiciliate in Italia, dove avevano anche le rispettive sedi legali, non si poneva tra loro un problema di competenza internazionale da regolare ai sensi del Regolamento Comunitario, come emergeva dall'art. 2 del Regolamento stesso.

Né l'internazionalità della controversia derivava dal fatto che, pur essendo entrambe le parti domiciliate in Italia, esse avessero previsto una deroga di giurisdizione in favore di giudice straniero.

Sul punto era concorde la giurisprudenza maggioritaria, nonché la Relazione Schlosser alla Convenzione, che al par. 174 rileva che l'art. 17 Conv. si applica solo ai rapporti giuridici che hanno un elemento internazionale, "elemento che non può essere dato dalla sola scelta dell'organo giurisdizionale di uno Stato determinato".

Nel caso in esame, non applicandosi le norme comunitarie in tema di regolamentazione della competenza internazionale (non ponendosi un problema di tale genere), la stessa deroga convenzionale della giurisdizione italiana, doveva essere regolata dalla norma di diritto interno, che nella fattispecie era, appunto la L. n. 218 del 1995, art. 4, comma 2.5.3.

L'itinerario normativo percorso dalla sentenza del 2005 fu invece diverso.

Fu osservato che quando l'accordo di proroga individuava un giudice estraneo all'ambito di applicazione territoriale della Convenzione, le sue disposizioni non si potevano applicare. Questa soluzione ebbe alla base un'interpretazione restrittiva delle norme comunitarie (artt. 17 Conv. e 23 Reg.), che, secondo la loro lettera sembrerebbero regolamentare esclusivamente la deroga in favore "di un giudice o dei giudici di uno stato membro".

Sennonché, il fatto che non fosse espressamente considerata l'ipotesi della deroga di giurisdizione in favore di uno Stato terzo non significava che la norma comunitaria escludesse che tale proroga potesse legittimamente essere concordata tra le parti, ovviamente nei limiti in cui la volontà delle stesse potesse derogare a tali competenze, non essendovi una ragione logica in questo caso per cui la proroga non potesse intervenire anche a favore di giudici di Stato terzo.

Nel caso in esame si doveva solo distinguere tra effetto di deroga, disciplinato dalle norme comunitarie, ed effetto di proroga, sul quale tali norme non potevano disporre e che era sottoposto alla legge del giudice prorogato.

Ulteriormente andavano poi distinte due ipotesi.

Se il convenuto era domiciliato in uno stato compreso nell'ambito di applicazione della norma comune, l'accordo, perché derogava a questa norma in favore di giudice esterno, doveva ripetere la sua efficacia da altra norma comunitaria che l'autorizzasse.

Se invece era solo l'attore ad esservi domiciliato, il giudice dello Stato che, in mancanza di clausola di proroga, sarebbe stato competente secondo il suo diritto, era sulla base di quest'ultimo che doveva poter riconoscere effetti alla clausola di proroga.

In ambedue le ipotesi, peraltro, vigeva il limite che derivava dall'art. 17, comma 4. Conv. e art. 23, comma 5 Reg. per le ipotesi di competenza esclusiva.

L'art. 23 del Reg. CE n. 44/2001 (analogamente all'ultima formulazione dell'art. 17 Conv., conseguente alle convenzioni di adesione del 1978 e del 1989) statuisce: "Qualora le parti, di cui almeno una domiciliata nel territorio di uno Stato membro, abbiano attribuito la competenza di un giudice o dei giudici di uno Stato membro a conoscere delle controversie, presenti o future, nate da un determinato rapporto giuridico, la competenza esclusiva spetta

a questo giudice o ai giudici di questo Stato membro.
Detta competenza è esclusiva salvo diverso accordo tra le parti.
La clausola attributiva di competenza deve essere conclusa:
a)per iscritto o oralmente con conferma scritta, o b) in una forma ammessa dalle pratiche che le parti hanno stabilito tra di loro, o c) nel commercio internazionale, in una forma ammessa da un uso che le parti conoscevano o avrebbero dovuto conoscere e che, in tale campo, è ampiamente conosciuto e regolarmente rispettato dalle parti di contratti dello stesso tipo nel ramo commerciale considerato".
Quindi tale art. 23 espressamente riconosce il principio della rilevanza degli usi del commercio internazionale, e, in particolare, della rilevanza, ai fini della proroga di competenza, delle forme alternative dai detti usi previste, e cioè anche di forme non implicanti il rispetto della forma scritta (richiesta dall'art. 17 Conv., nella formulazione originaria per comune opinione della giurisprudenza della Corte di giustizia e della dottrina, *ad substantiam*), come accade nel caso di usi che attribuiscono rilevanza ai comportamenti concludenti delle parti.
Nel suindicato senso si è espressa la giurisprudenza della Corte di giustizia CE, che ha ritenuto validamente stipulato un patto di deroga attribuendo rilevanza al silenzio serbato da una parte di fronte all'invio di un documento (lettera di conferma o fattura) recante la menzione del foro competente, in presenza di un uso, nel settore del commercio internazionale in cui operano le parti, che tale comportamento concludente preveda come modalità idonea alla formazione del consenso.
La Corte di Giustizia CE ha infatti osservato che secondo l'art. 17 conv. (come modificato), se scopo della convenzione rimaneva quello della necessità di un accordo di volontà sulla proroga di competenza, perché occorre proteggere il contraente più debole, evitando che clausole attributive di competenza inserite nel contratto da una sola parte passino inosservate, tale accordo può esser presunto, se esistono al riguardo usi commerciali nel ramo del commercio internazionale interessato, che le parti conoscevano o avrebbero dovuto conoscere. L'uso è da considerare esistente, in particolare, quando un comportamento è generalmente osservato dagli operatori del ramo in sede di stipula di contratti di un determinato tipo.
Principi analoghi sono stati affermati anche dalla stessa Corte di Cassazione (SS.UU., 10/09/2009, n. 19447), secondo cui il requisito della forma scritta richiesto, per la clausola di proroga della giurisdizione in favore di uno degli Stati aderenti, dall'art. 23 del regolamento CEE n. 44 del 2001 è da ritenersi rispettato - sulla scorta dei criteri ermeneutici dettati dalla CGCE non solo nel caso di accettazione scritta della predetta clausola, ma anche quando il contratto sia stato concluso per accettazione tacita, mediante la sua esecuzione ai sensi dell'art. 1.327 cod. civ., se il rapporto sia stato preceduto da operazioni commerciali in cui la clausola risulti regolarmente accettata per iscritto (anche con mezzi elettronici, come previsto dal punto 2 dell'art. 23 del citato Regolamento CEE n. 44 del 2001) e costantemente applicata, senza che emergano elementi tali da giustificare la presunzione di una volontà contraria a tale ininterrotta prassi negoziale.
In definitiva, la Suprema Corte, in sede di interpretazione della L. n. 218 del 1995, art. 4,

comma 2, riteneva di dovere affermare la rilevanza del comportamento concludente delle parti, ove risultasse operante, nel settore del commercio internazionale in cui operano i contraenti, un uso che detto comportamento preveda come fatto idoneo a far riconoscere la volontà delle parti. Tale estensione appariva infatti giustificata dalla considerazione che la norma in esame condivideva con l'art. 17 della Convenzione di Bruxelles l'area di incidenza della disciplina, vertente sulle clausole di deroga alla giurisdizione su controversie determinate dallo svolgimento dei traffici commerciali internazionali (v. in tal senso. Corte Cost. n. 428/2000), e che la L. n. 218 del 19 95 ai principi processuali della Convenzione di Bruxelles si ispirava e si uniformava.

Per quanto concerne il caso in esame, occorreva considerare che la polizza di carico (documento unilaterale emesso dal vettore con la duplice funzione di titolo rappresentativo della merce viaggiante e di documento probatorio del contratto di trasporto) risultava sottoscritta dal vettore, ma poi girata anche dal caricatore e sottoscritta infine anche dal ricevitore, al momento del ritiro della merce.

Era quindi esatto quanto assunto dalla ricorrente in merito al punto che tali sottoscrizioni attenevano solo alle girate e, quindi, al documento unilaterale, il cui possesso legittimava alla riconsegna della merce, e non al contratto bilaterale di trasporto, a cui si riferiva la deroga di giurisdizione che, infatti, abbisognava per la sua validità di un valido accordo tra le parti, che doveva intervenire in sede di conclusione del contratto di trasporto.

Ne conseguiva che la presenza delle sottoscrizioni del caricatore e poi del ricevitore sulla polizza di carico, prese in sé, non era sufficiente a soddisfare il requisito di forma dell'accordo di proroga di giurisdizione.

Sennonché – affermava la Corte – nel campo dei trasporti marittimi internazionali, (come già osservato da S.U. n. 731/2005) la polizza di carico per notoria prassi invalsa, attestata dalla dottrina che ha esaminato la questione ed ampiamente riscontrata dalla giurisprudenza di merito pubblicata, che ha determinato la formazione di un uso normativo, era sottoscritta dal solo vettore, e non anche dal caricatore.

Tenuto conto della notoria vigenza di un uso internazionale che non conosce la sottoscrizione della polizza di carico da parte del caricatore, appariva quindi incongruo agli occhi della Corte (come invece sostenuto dalla ricorrente) desumere la sussistenza o meno di un valido accordo di proroga della giurisdizione, in virtù di clausola costantemente presente nei moduli correntemente adoperati tra gli operatori commerciali del settore, dalla presenza o meno di una firma, quella del caricatore, che secondo gli usi non veniva di regola mai apposta.

Tuttavia – e qui sta l'errore fondamentale commesso dalla Suprema Corte, che evidentemente con conosce affatto le modalità e le circostanze in cui la polizza di carico viene emessa – si è ritenuto che ben potesse il giudice basare la sua valutazione circa la sussistenza di un'idonea prova dell'accordo di deroga, sulla polizza di carico redatta su modulo, predisposto da un solo contraente e dal medesimo soltanto sottoscritto in conformità agli usi commerciali internazionali del ramo, che recasse la clausola di attribuzione della competenza ad un determinato foro, qualora il caricatore, nella consapevole adesione ad un uso normativo,

l'avesse ricevuta senza contestazioni e l'avesse negoziata sia pure successivamente, con girata a favore del ricevitore, ponendo in essere un comportamento implicante l'accettazione del patto di deroga, la cui sussistenza doveva quindi ritenersi presunta.
Ritornava così in campo la sottoscrizione apposta dal caricatore sulla polizza di carico, la quale sotto il profilo strutturale ed ontologico, e quindi in sé considerata, veniva valutata come una girata, con la sola funzione di trasferire ad altro soggetto i diritti nascenti dal contratto, ma, sotto il profilo fattuale-probatorio, poteva essere liberamente apprezzata dal giudice come indice di un comportamento adesivo ad un uso del commercio internazionale e di accettazione della deroga di giurisdizione contenuta nella polizza stessa.
Diventava poi una questione di esclusiva competenza del giudice nazionale accertare non solo il concreto comportamento tenuto dalle parti, ma anche la sua corrispondenza ad un uso che presenti requisiti corrispondenti alle condizioni di applicazione della norma.
Nell'ambito del comportamento il giudice nazionale avrebbe dovuto accertare se gli originari contraenti fossero a conoscenza dell'uso commerciale internazionale e se il caricatore avesse voluto la clausola di proroga della giurisdizione indicata dal vettore.
Nella fattispecie la corte territoriale con motivazione immune da vizi rilevabili in sede di sindacato di legittimità, aveva ritenuto che doveva presumersi che del detto uso gli originari contraenti fossero a conoscenza (ovvero che dovessero conoscerlo), trattandosi di operatori commerciali adusi ai traffici marittimi internazionali. Dalla motivazione della sentenza emergeva che si era dato rilievo anche al comportamento concludente del caricatore, che aveva ricevuto senza sollevare contestazioni la polizza recante la clausola e l'aveva negoziata, girandola.
Come detto, è evidente che la Corte ignora tanto il fatto che il caricatore non ha alcuna voce in capitolo in merito alla compilazione del retro della polizza di carico (ove appunto è contenuta un'eventuale clausola di deroga alla giurisdizione) quanto il fatto che, anche qualora lo *shipper* intendesse eventualmente avanzare contestazioni circa alcune clausole contenute nella polizza, egli non disporrà di alcun potere contrattuale nei confronti del vettore al fine di poter ottenere un'eventuale modifica della stessa, dal momento che, quando il caricatore entra in possesso della *bill of lading*, la nave è normalmente già salpata; in questa fase, negoziare il contenuto della polizza è quindi impensabile, così come lo sarebbe, peraltro, la folle decisione rigettare la stessa in ragione del fatto che essa contiene clausole non concordate o comunque non gradite, posto che ciò significherebbe rinunciare all'unica possibilità di poter richiedere la riconsegna del carico a destinazione ovvero il pagamento del prezzo dello stesso.
Con il sesto motivo di ricorso la ricorrente lamentava l'omessa motivazione ex art. 360 c.p.c., n. 5 in ordine all'inopponibilità della deroga al ricevitore della merce nonché terzo giratario della polizza di carico e la violazione e falsa applicazione di norme di legge ex art. 360 c.p.c., n. 3 in ordine alla normativa sui titoli di credito ed art. 1411 c.p.c.
A giudizio della Corte, il motivo era in parte inammissibile ed in parte infondato.
Inammissibile nella parte i cui lamentava il vizio di omessa motivazione sulla proposta eccezione di inopponibilità della clausola di proroga al ricevitore della merce.

La censura di omessa pronuncia integrava infatti una violazione dell'art. 112 c.p.c. e quindi una violazione della corrispondenza tra il chiesto ed il pronunciato, che doveva essere fatta valere esclusivamente a norma dell'art. 360 c.p.c., n. 4 (nullità della sentenza e del procedimento) e non come violazione o falsa applicazione di norme di diritto, ai sensi dell'art. 360 c.p.c., n. 3, ed a maggior ragione come vizio motivazionale a norma dell'art. 360 c.p.c., n. 5 (attenendo quest'ultimo esclusivamente all'accertamento e valutazione di fatti rilevanti ai fini della decisione della controversia).

Infatti l'omessa pronuncia, quale vizio della sentenza doveva essere fatta valere dal ricorrente per Cassazione esclusivamente attraverso la deduzione del relativo *error in procedendo* e della violazione dell'art. 112 c.p.c. e non già con la denuncia della violazione di norme di diritto sostanziale ovvero del vizio di motivazione di cui all'art. 360 c.p.c., n. 5, in quanto tali ultime censure presupponevano che il giudice del merito avesse preso in esame la questione oggetto di doglianza e l'avesse risolta in modo giuridicamente non corretto ovvero senza giustificare, o non giustificando adeguatamente, la decisione resa al riguardo.

Contemporaneamente solo la corretta deduzione della doglianza ex art. 112 c.p.c., trattandosi di una norma processuale, poteva consentire al giudice di legittimità l'esame degli atti dei giudizio al fine di verificare l'effettiva deduzione come motivo di appello della censura la cui mancata considerazione da parte del giudice di secondo grado veniva dedotta come motivo di gravame nel ricorso per cassazione (Cass. 24/02/2004, n. 3646; 23/01/2004, n. 1170).

Nella fattispecie, invece, il ricorrente aveva da una parte lamentato esclusivamente la violazione di norme di diritto sostanziale, proponendo, dall'altra, il ricorso esclusivamente sotto il profilo di cui all'art. 360 c.p.c., nn. 3 e 5.9.3.

Il motivo era inoltre infondato nella parte in cui lamentava la violazione dell'art. 1.411 c.c., sul rilievo che la Radarchim, essendo solo ricevitrice del carico e quindi estranea all'accordo di proroga della giurisdizione, non era tenuta a rispettare la giurisdizione convenzionalmente pattuita tra i contraenti.

Infatti, avendo il giudice di merito accertato la validità della convenzione di deroga tra gli originari contraenti, la clausola risultava ben opponibile al terzo ricevitore (nella fattispecie, alla Radarchim S.r.l., portatrice della polizza di carico).

La Corte aveva infatti già precedentemente – ed erroneamente – chiarito che in tema di trasporto marittimo, la clausola derogativa della giurisdizione del giudice italiano che le parti contraenti, nel concorso dei presupposti e dei requisiti fissati dal diritto comune o dal diritto speciale internazionale applicabile al rapporto, abbiano validamente inserito nel contratto e riportato nell'originale negoziabile della polizza di carico, è operante anche nei confronti dei successivi prenditori del titolo secondo la relativa legge di circolazione, senza che si renda, all'uopo, necessaria la ripetizione, ad ogni suo trasferimento, degli adempimenti formali (presupposti della sua validità) fra detti contraenti, in considerazione della stretta connessione fra esecuzione del trasporto e diritto alla consegna della merce che scaturisce dalla polizza in favore del portatore (S.U. n. 3029/2002).

Inoltre – ribadiva ancora la Corte – l'opponibilità della clausola di proroga della giurisdizione

risultante dalla polizza di carico derivava anche dal principio della letteralità del titolo (S.U. n. 5945/1984), per cui una volta ritenuto che la clausola derogativa della giurisdizione del giudice italiano fosse stata concordata tra le parti e riportata nell'originale negoziabile della polizza di carico, essa era necessariamente operante anche nei confronti dei successivi prenditori del titolo.

La Corte rigettava così il ricorso, dichiarando il difetto di giurisdizione del giudice italiano e condannando la ricorrente al pagamento delle spese del giudizio sostenute dalla resistente.

Purtroppo, come già segnalato in precedenza, l'orientamento in questione si è ormai andato consolidando nel senso di attribuire valore di tacita accettazione dell'intero contenuto negoziale della polizza alla girata e della negoziazione del documento, e ben difficilmente esso potrà essere stravolto.

Tuttavia, non può certo passare inosservato il modo in cui il mondo dello *shipping* si trova a dover subire gli iniqui effetti di un *trend* giurisprudenziale che, pur nella sua sostanziale correttezza giuridica, manca totalmente del più elementare senso pratico e di quell'attenzione all'applicazione contingente del diritto che invece ogni organo giudicante dovrebbe adottare quale linea guida in qualunque tipo di decisione.

Materiali

a cura di Greta Tellarini

IL RAPPORTO TRIMESTRALE ICC/IMB SULLA PIRATERIA MARITTIMA: SI REGISTRA UN PICCO SIGNIFICATIVO PER IL PRIMO TRIMESTRE 2011

La pirateria marittima ha segnato un picco nei primi tre mesi del 2011, con 142 attacchi in tutto il mondo: è quanto si legge nel "Global Piracy Report" diramato il 14 aprile dall'*International Maritime Bureau* (IMB) della ICC. Causa principale del forte aumento del fenomeno è stato l'incremento della pirateria al largo della costa della Somalia, dove sono stati registrati 97 attacchi nel primo trimestre del 2011, con un aumento di 35 casi rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

In tutto il mondo, nel primo trimestre del 2011, 18 navi sono state dirottate, 344 membri dell'equipaggio sono stati presi in ostaggio e sei sono stati rapiti, come ha segnalato l'IMB. Nei primi tre mesi del 2011, i pirati hanno ucciso 7 membri di equipaggio e ne hanno feriti 34. Si rammenta che nel primo trimestre del 2006 erano stati registrati solo due feriti. Delle 18 navi dirottate in tutto il mondo nei primi tre mesi dell'anno, 15 sono state catturate al largo della costa orientale della Somalia e nei dintorni del Mar Arabico e una nel Golfo di Aden. Solo in quest'area, 299 persone sono state prese in ostaggio ed altre 6 sono state prelevate dalle loro navi.

"Stiamo assistendo ad un drammatico aumento nella violenza e ad un affinamento delle tecniche utilizzate dai pirati nei mari al largo Somalia", ha detto il capitano Mukundan, direttore dell'IMB della ICC, aggiungendo: "La stragrande maggioranza delle navi dirottate al largo Somalia ha avuto luogo a est e nord-est del Golfo di Aden. È vitale assumere forti provvedimenti contro queste navi-madre al fine di impedire ulteriori dirottamenti. Grandi petroliere che trasportano petrolio e altre sostanze chimiche infiammabili sono particolarmente vulnerabili all'attacco delle armi da fuoco".

L'IMB esorta vivamente capitani e armatori a riferire tutti gli atti di effettiva, tentata e sospetta pirateria nonché i casi di rapina a mano armata allo stesso IMB. Questo primo passo nella catena di contrasto al fenomeno è fondamentale per assicurare che vengano allocate dalle autorità risorse adeguate contro la pirateria. Le statistiche trasparenti pubblicate da una organizzazione internazionale indipendente e apolitica, possono agire come catalizzatore per raggiungere questo obiettivo.

L'IMB offre gratuitamente i suoi ultimi rapporti sulla pirateria. Per richiederne una versione PDF via e-mail, si prega di visitare: http://www.icc-ccs.org/requestreport.

APPELLO DELLA CAMERA DI COMMERCIO INTERNAZIONALE AI GOVERNI PER UN'AZIONE IMMEDIATA CONTRO LA PIRATERIA MARITTIMA

Con un appello accorato a favore di un'immediata azione contro la pirateria marittima in occasione del Forum annuale sul Trasporto Internazionale (*International Transport Forum*), che si è svolto lo scorso 25-27 maggio a Lipsia in Germania, la Camera di

Commercio Internazionale (ICC) ha esortato i Governi a prendere urgenti misure per contrastare il preoccupante incremento degli attacchi di pirati lungo le coste somale. Nonostante le misure adottate dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite e la presenza di unità navali militari nell'area del Golfo di Aden, si è registrato un forte e progressivo aumento sia nel numero di attacchi, sia nel ricorso alla violenza contro le navi e i loro equipaggi. Secondo l'*ICC International Maritime Bureau*, nel 2010 vi sono stati 219 attacchi al largo della Somalia, di cui 49 navi rapite e 1016 membri di equipaggio presi in ostaggio, con un costo per la catena di rifornimento tra i 7 e i 12 miliardi di dollari (stima *One Earth Foundation*). La ICC ha invitato, infatti, i Governi a riconoscere che la pirateria, oltre alle conseguenze in termini di sicurezza del personale marittimo, ha un forte impatto economico negativo sul commercio e sul traffico marittimo mondiale. La ICC ha fatto appello pertanto ai Governi affinché perfezionino il funzionamento delle regole d'ingaggio consentite alle flotte presenti nell'area e, non solo si attivino perchè i pirati siano assicurati alla giustizia, ma sostengano anche gli sforzi in sede ONU ed altri organismi internazionali affinché siano istituiti opportuni organismi atti a mantenere nella Somalia centrale *standard* economici e sociali adeguati e ad evitare che quella parte del Paese sia lasciata in balia di criminali e pirati. L'appello della ICC è stato sottoscritto da oltre 20 CEO di compagnie e associazioni marittime.
Il documento della ICC è disponibile all'indirizzo: **http://www.iccwbo.org/uploadedFiles/ICC/policy/transport/Statements/304-95_ICC_Call_for_action.pdf**.

RISOLUZIONE DELLA COMMISSIONE DIFESA DEL SENATO DELLA REPUBBLICA ITALIANA DEL 22 GIUGNO 2011 SUL CONTRASTO ALLA PIRATERIA MARITTIMA

Con la risoluzione adottata lo scorso 22 giugno dalla Commissione Difesa del Senato della Repubblica italiana il Governo si impegna a proseguire e rafforzare la propria azione al fianco di partner internazionali a sostegno della pacificazione e stabilizzazione economico-sociale e politica della Somalia quale condizione determinante per sradicare e debellare il fenomeno della pirateria. Il Governo si impegna ad attivarsi in sede Onu sia per la realizzazione di un programma di coordinamento normativo interordinamentale per la persecuzione dei responsabili di atti pirateschi, suscettibili di minacciare la comunità internazionale, mediante l'istituzione di un apposito tribunale penale internazionale, sia per l'istituzione di un foro internazionale *ad hoc*, mediante il quale assicurare l'applicazione del diritto internazionale in materia di pirateria e sia per la creazione di una struttura internazionale *ad hoc* sull'identificazione, la tracciabilità ed il contrasto dei flussi finanziari illeciti connessi alla pirateria provenienti dal pagamento dei riscatti da parte degli armatori; nonché in sede Nato ed Ue sia per la realizzazione di una maggiore sinergia tra le missioni internazionali *Ocean Shield* e Uenavfor Atalanta e tra queste e le altre singole missioni nazionali, al fine di garantire, combinando la forza militare e l'intelligence, un maggiore coordinamento delle operazioni di pattugliamento e un ulteriore rafforzamento del dispositivo Shade e sia per l'incremento del contributo operativo di tutti i partner impegnati nell'ambito della missione dell'Ue in Somalia (*European Union Training Mission*), volta all'addestramento delle forze di sicurezza del locale governo

federale di transizione.

Il Governo italiano si impegna ad individuare urgentemente soluzioni legislative che consentano di superare le problematiche di natura giuridica connesse alla creazione di un'adeguata strategia di autodifesa, al fine di tutelare nel modo più ampio possibile il naviglio mercantile e da diporto battente bandiera italiana che transita in acque internazionali ad alto rischio pirateria, oggi esposto ad insostenibili e sempre crescenti rischi umani, economici e sociali.

Con la suddetta risoluzione il Governo si impegna a predisporre, mediante lo strumento della decretazione d'urgenza, a partire dal prossimo atto di rifinanziamento delle missioni internazionali, un provvedimento che configuri, quale soluzione funzionale ma non esclusiva, la possibilità di impiegare a bordo della navi battenti bandiera italiana team armati della Marina militare, il cui onere finanziario sia a totale carico degli armatori che ne faranno richiesta, nonché una disciplina normativa, sempre nell'ambito del medesimo provvedimento, che autorizzi comunque l'armatore, qualora lo voglia o lo preferisca, ad avvalersi di servizi di sicurezza privata a bordo delle proprie imbarcazioni, finalizzati alla deterrenza ed autodifesa di fronte alla minaccia piratesca.

La risoluzione esprime la consapevolezza che un tale doppio regime giuridico, che prevede, da un lato, l'offerta di team militari e, dall'altro, l'offerta di servizi di sicurezza privati, potrebbe rafforzare lo strumento dell'autodifesa, rimettendo ai diretti interessati, armatori e/o associazioni di categoria che siano, la libertà di scelta della migliore e più conveniente opzione, militare o privata che sia, e rappresentare un ulteriore ed importante passo in avanti nella lotta alla pirateria.