



a cura di Amalia De Carlo

*Intervista all'Avv. Alberto Pasino (Studio Legale Zunarelli, sede di Trieste), responsabile del Gruppo di lavoro ASLA dedicato al diritto dei trasporti: le novità di questo importante settore e le conseguenze della Brexit*

Domanda: Avvocato Pasino, come responsabile del gruppo di lavoro di ASLA dedicato al diritto dei trasporti, può illustrarci brevemente le vostre attività?

Risposta: Il Gruppo è composto da oltre venti avvocati, appartenenti a diversi Studi Membri di ASLA fra cui Gianni Origoni Grippo & Cappelli, LCA, Legance, Loconte, Mordiglia, Pavia e Ansaldo, Zunarelli. Ci concentriamo sulla formazione, rivolta ad avvocati, giuristi d'impresa e pratici della materia interessati all'approfondimento delle tematiche del diritto marittimo, portuale, aeronautico e terrestre, e alla divulgazione, nell'ambito di un pubblico più vasto, delle più recenti novità di tali settori.

D: Quali iniziative avete in corso?

R: Sul primo versante operiamo attraverso l'organizzazione di seminari, rivolti a giuristi e pratici, di approfondimento di tematiche attinenti alla sfera del diritto dei trasporti. L'esempio più recente è la partecipazione del Gruppo all'organizzazione, assieme alle Università di Bologna, Swansea, Gent e Castellon de la Plana, del seminario internazionale di ricerca in diritto marittimo, portuale e dei trasporti che ha avuto luogo quest'estate presso l'ateneo bolognese, ove sono convenuti ricercatori da tutto il mondo per confrontarsi, assieme agli avvocati degli Studi partecipanti al Gruppo di lavoro, sulle problematiche più recentemente emerse nel panorama trasportistico mondiale (è in corso la pubblicazione degli atti, con il sostegno di ASLA).

Vi è poi la divulgazione: ne è un esempio la pubblicazione sul Meditegraph, il periodico che Il Secolo XIX dedica al Diritto dei trasporti marittimi, di articoli redatti dai legali del Gruppo, focalizzati su tematiche giuridiche afferenti la materia dei trasporti. Ricordo con soddisfazione che il Gruppo è stato premiato per il suo dinamismo in occasione dell'assemblea annuale dell'Associazione!

D: A seguito del voto popolare in Gran Bretagna sull'uscita di quel Paese dall'Unione Europea (la cosiddetta 'Brexit'), quali cambiamenti possono conseguire nel vostro settore?

R: Per quel che concerne i rapporti che trovano la loro fonte in Convenzioni internazionali di cui il Regno Unito è parte – il caso più emblematico sono le Regole dell'Aja-Visby e, dunque, il settore dei trasporti internazionali marittimi di merci documentati da polizza di carico – la Brexit non avrà effetti diretti. Maggiori criticità si manifesteranno, invece, in quei settori, rilevanti rispetto al mercato dei trasporti, in cui la disciplina è data da normative di rango comunitario, oltre ai problemi a carattere generale che dunque influenzeranno in modo indiretto ogni settore dell'economia.

D: Come bisognerà affrontarli?

R: Ciò dipende da una quantità consistente di variabili: limitandomi a citarne solo alcune, occorrerà verificare se il Governo del Regno Unito darà seguito all'indirizzo politico espresso dalla consultazione popolare dello scorso giugno, e notificherà alla Commissione la propria intenzione di recedere dall'Unione; se, a seguito della notifica, Regno Unito e Unione saranno in grado di negoziare entro il termine di due anni, sancito dall'art. 50 del Trattato, i contenuti dell'accordo volto a disciplinare le modalità di recesso; se tale accordo si estenderà oltre i propri naturali limiti, consistenti nella disciplina, anche transitoria, delle conseguenze immediate di tale recesso, o conterrà piuttosto anche regole dettagliate concernenti i rapporti tra il Regno Unito e l'Unione.

Proprio quest'ultimo aspetto dischiude lo scenario dal quale dipende ogni futura scelta: occorrerà verificare se il Regno Unito intenderà continuare a beneficiare delle regole che l'Unione si è data per regolare il proprio mercato interno, come potrebbe ad esempio avvenire ove accedesse allo Spazio Economico Europeo, se intenderà negoziare – come sembrerebbe che il nuovo Governo guidato da Theresa May sia intenzionato a fare – accordi bilaterali con i singoli Stati Membri, o se si realizzeranno altri diversi scenari. Il numero elevato di variabili dai quali dipende l'assetto dei futuri rapporti tra Regno Unito e Unione Europea (e i singoli Paesi che ne sono membri) ha quale prima risultante un'incertezza i cui effetti credo siano oggi già registrabili nel settore del diritto dei trasporti marittimi.

D: Può farci comprendere le principali difficoltà alle quali si andrà incontro?

R: Le faccio un esempio pratico. Nel trasporto internazionale di merci via mare esiste la prassi di includere nelle polizze di carico clausole di proroga della giurisdizione, che assai frequentemente optano per la giurisdizione inglese. Questa prassi ha sin qui offerto, tra gli altri vantaggi, quello di minimizzare le incertezze su quale sia il giudice competente a decidere le controversie eventualmente generate in ipotesi di inadempimento del contratto di trasporto.

Certezza del giudice competente e comprovata esperienza nella materia marittima dei giudici e degli avvocati britannici chiamati a occuparsi delle liti erano vantaggi dotati di pregio tale da far dimenticare, almeno in parte, i costi di lite assai elevati che scelte siffatte implicavano.

La validità di tali clausole di proroga e la circolazione delle decisioni rese dai giudici inglesi sulla scorta di esse sono attualmente regolate da un Regolamento di matrice comunitaria (Reg. 1215/12). Si dubita peraltro che, decorsi due anni dalla notifica della decisione di recedere, tale Regolamento sarà ancora applicabile ai rapporti tra Regno Unito e Unione. In termini pratici, per valutare la validità delle clausole di proroga della giurisdizione inglese, incluse quelle contenute nelle polizze di carico, non potrà più farsi riferimento alla regola sancita dall'art. 25, co. 1 lett. c) del Recast, né si avrà certezza che le decisioni rese dai giudici britannici godranno – per un verso – del regime della libera circolazione delle decisioni, che contraddistingue il diritto internazionale privato uniforme europeo, e – per altro verso – della soppressione di qualunque procedura intermedia riguardante la previa autorizzazione all'esecuzione forzata.

Ho l'impressione che queste incertezze condizioneranno profondamente le scelte dei vettori internazionali, reindirizzandole, quantomeno con riguardo a quei traffici che hanno i porti europei come luoghi d'imbarco o sbarco delle merci, verso giurisdizioni comunitarie diverse rispetto a quella britannica, oppure verso un più massiccio ricorso alla giustizia arbitrale (retta dalla Convenzione di New York e dunque non impattata in maniera significativa dalla Brexit).

Non è da escludere che la posizione dominante acquisita dalla City nel mercato comunitario della risoluzione giudiziale delle controversie possa dunque uscirne ridimensionata. Il che naturalmente si tradurrà in opportunità per altre giurisdizioni comunitarie.

D: Ritiene che ci sarà bisogno di una particolare assistenza alle imprese?

R: Come credo traspaia da quanto ho appena accennato, il fatto che molte delle scelte da operare in conseguenza della Brexit dipendano da fattori non ancora chiariti non significa che non vi sia già adesso spazio di manovra per mettere in sicurezza quegli interessi che dipendono dai rapporti che le imprese hanno con il Regno Unito. Uno spazio in cui un supporto specialistico può rivelarsi determinante per il successo dell'attività d'impresa.